TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 maja 1934 r. | NR. 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

GDYNIA, JAKO OŚRODEK TURYSTYCZNY

Głównemi ośrodkami ruchu turystycznego w Polsce są, jak wiadomo, góry, a więc całe Podkarpacie i Morze, a więc szczupłe w swej przestrzeni wybrzeże nasze z Gdynią, jako głównym punktem oparcia, na czele.

Ostatnio przeprowadzone przez Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie inż. Mianowskiego obliczenia ustaliły, że turystyka na Podkarpaciu daje rocznie ludności miejscowej około 70 miljonów złotych dochodu brutto. Turystyka zaś na wybrzeżu morskiem około 7,5 miljonów złotych rocznie. Lecz na tem nie koniec. Stwierdzono mianowicie, że turystyka wpływa również na ożywienie handlu w miejscach stałego zamieszkania turystów, czyniących przed każdem niemal udaniem się w podróż lub na wycieczkę zakupy na miejscu. Stąd ogólno-krajowe gospodarcze znaczenie ruchu turystycznego.

Gdy mówi się o podróżach turystycznych, niepodobna nie wskazać na te dodatkowe korzyści dla życia gospodarczego, jakie wypływają z opłat za przejazdy kolejowe. W zrozumieniu tego zjawiska koleje zagraniczne udzielają ulg dla przejazdów turystycznych, czy to pod postacią zniżek indywidualnych, czy też pod postacią ulg przy wycieczkach zbiorowych. Na specjalną wzmiankę pod tym względem zasługuje akcja w kierunku popierania ruchu turystycznego obcokrajowców, nawet w ruchu tranzytowym. Wystarczy wspomnieć, że np. we Włoszech podróżujący cudzoziemcy korzystają ze zniżek od 50—70 proc. w zależności od miejscowości, do których się udają, zgórą 40 proc. zniżki udzielane są w Hiszpanji, a Niemcy ostatnio w celu przyciągnięcia do siebie turyzmu amerykańskiego, zapowiedziały udzielenie 60 proc. zniżki kolejowej przy zatrzymaniu się chociażby jednego tygodnia na terytorjum niemieckiem. Sprawa kosztów przejazdów kolejami jest wogóle słusznie uważana za jeden z kapitalnych środków wzmożenia ruchu turystycznego.

U nas niestety, od początku roku bieżącego udzielanie ulg turystycznych i dla przejazdów letniskowych uległo znacznym ograniczeniom. To też jednem z pierwszych zadań wszystkich czynników, zainteresowanych w ożywieniu ruchu turystycznego, powinna być sprawa przywrócenia zniżek indywidualnych na kolejach na czas sezonu letniego dla turystów i letników, udających się do uzdrowisk i miejscowości wycieczkowych. Istnieje bowiem obawa, że pomimo ogólnej obniżki taryf kolejowych obecne koszty przejazdów mogą odbić się hamująco na ruchu turystycznym w nadchodzącym sezonie.

Kwestja przejazdów kolejowych jest jednak pomimo swej wagi tylko wstępnym warunkiem dla rozwoju turystyki. Nie mniejszą rolę pod tym względem odgrywają sprawy, związane z samem przystosowaniem uzdrowisk i miejscowości wypoczynkowych do jej wymogów. Przyznać wypada, że większość naszych miejscowości kąpieliskowych nie jest przygotowana do zadośćuczynienia nieraz najprymitywniejszym wymogom higjeny i wygody turystów, tak pod względem odpowiednich lokali, jak i innych urządzeń, koniecznych dla stworzenia kulturalnych warunków pobytu. Dosyć powiedzieć, że w wielu miejscowościach nad pełnem morzem i na Helu niema dobrej wody do picia, a nie trzeba chyba podkreślić, że jest to wymogiem najprymitywniejszym. Warunki mieszkaniowe są

też niezmiernie prymitywne, a brak planów rozbudowy w miejscowościach kąpieliskowych zagraża ich normalnemu rozwojowi na przyszłość. Z innych rażących braków naszego wybrzeża były do ostatniego roku niedostateczna pomoc lekarska, niedostateczny dozór sanitarny i ratowniczy. W sezonie bieżącym te mankamenty mają być w znacznym stopniu złagodzone.

W tych warunkach, jeśli mówimy o pobycie turystów, na wybrzeżu morskiem, jasnem się staje, że jedynie Gdynia i jej najbliższe okolice, jako posiadające urządzenia nowoczesne, mogą dać turystom i letnikom najbardziej sprzyjające warunki pobytu. Gdynia, jako centrum turyzmu na wybrzeżu, ma jeszcze jedną właściwość, o której nie można zapominać: jej połączenia kolejowe i drogowe z najbliższem zapleczem, Szwajcarją Kaszubską, dają możność odbycia szeregu wycieczek krajoznawczych dla zwiedzenia bezcennych zabytków starodawnej kultury polskiej na ziemiach pomorskich i podziwiania wspaniałych krajobrazów górskich i leśnych i mnóstwa pięknych jezior, te krajobrazy urozmaicających. Jeśli do tego weźmie się pod uwagę, że w przeważającej ilości nawet mniejszych miejscowości Szwajcarji Kaszubskiej można znaleźć kulturalne warunki mieszkaniowe, to jasnem się stanie, specjalne znaczenie Gdyni dla ruchu turystycznego w tej połaci kraju naszego.

Od pewnego czasu dają się słyszeć głosy, że z chwilą rozbudowy Gdyni, jako portu morskiego, znaczenie jej, jako miejscowości kąpieliskowej, zmaleje i z czasem stanie się ona jedynie wielkiem miastem portowem. Tego rodzaju poglądy są najzupełniej mylne. Gdynia, jako kąpielisko morskie, i ośrodek ruchu turystycznego, ma tyle nieprzemijających walorów, że pozostać powinna jednem z najbardziej uczęszczanych miejsc letniskowych w Polsce. Gdynia bowiem, poza najbardziej nowoczesnemi urządzeniami sanitarnemi, poza znaczną ilością lokali willowych, pensjonatów i hoteli, z każdym rokiem udoskonalających swe instalacje, posiada również bardzo dobrą plażę, malowniczo położoną i osłoniętą od najbardziej przykrych wiatrów zachodnich. Górzysty zalesiony brzeg w kierunku Orłowa daje możność odbywania bardzo przyjemnych spacerów. Uprawianie tak bardzo pociągających sportów wodnych, czy to jachtingu, czy też kajakowego, jest z całego wybrzeża tylko w Gdyni najbardziej udostępnione. Te sportowe właściwości sprawiły, że z każdym rokiem mnoży się ilość jachtów polskich i corocznie organizowane są polskie regaty morskie. Wreszcie Gdynia jest miejscem odjazdu szeregu polskich statków wycieczkowych do portów zagranicznych, co przy dostępnych cenach daje możność spędzenia części wakacyj w podróży morskiej. Krótsze wycieczki morskie udostępnione są rejsami statków Żeglugi Polskiej, łączącemi Gdynię z miejscowościami kąpieliskowemi na Helu. Dla wycieczek lądowych utrzymane zostają, tak jak w roku zeszłym, połączenia autobusowe z miejscowościami nad Wielkiem Morzem.

Nie należy również zapominać, że w Gdyni istnieją wszelkie urządzenia dla uprawiania sportów lądowych, jak tenis, piłka nożna itp., organizowane są pozatem zawody sportowe na stadjonie oraz zawody konne.

Wszystkie te względy z całą stanowczością przemawiają za tem, że Gdynia swój charakter kąpieliska morskiego utrzyma nawet i wtedy, gdy stanie się nietylko jeszcze większym portem, lecz i miastem handlowem. Przykładów takiego połączenia kąpieliska z miastem portowem można znaleźć wiele zagranicą, jak Ostenda, Nicea i wiele innych.

Na tle tych uwag ogólnych o rozwoju turystyki, jak i na tle konkretnego przedstawienia jej warunków rozwoju na naszem wybrzeżu, wyłania się sama przez się sprawa finansowania rozwoju miejscowości kąpieliskowych. Sprawa ta w chwili istnienia kryzysu gospodarczego nastręcza szereg poważnych trudności, tem niemniej jesteśmy już od lat świadkami stałego rozwoju naszych miejscowości kąpieliskowych, rozwoju, wymagającego — być może — bardziej ścisłego nadzoru i kierownictwa, świadczącego jednak, że ruch turystyczny ku morzu, jako posiadający cechy żywiołowe, powoduje pomimo wszystko postęp w rozbudowie naszego wybrzeża i powolne podniesienie jego na wyższe szczeble kultury. Turyści, przybywający na wybrzeże, jak wskazaliśmy wyżej, są źródłem dorocznego dopływu nowych i to dosyć znacznych środków pieniężnych. Opłacają oni pozatem w większości miejscowości taksy kuracyjne. — Słusznem więc byłoby uważać ich za element godny uwagi, i roztoczenia pieczołowitej opieki, a nie jedynie za źródło pożądane skądinąd zysków, a nieraz niestety i wyzysku. W dobrze zrozumiałym interesie wszystkich sfer, szukających źródeł swego dobrobytu w turyźmie byłoby więc dołożenie starań, aby z każdym rokiem wybrzeże polskie poza swą naturalną siłą atrakcyjną zdobywało coraz więcej atrakcyjności, będącej wynikiem starań i wysiłków ludności miejscowej. W szczególności jest postulatem nieodzownym, aby dochody z taks kuracyjnych pod żadnym pozorem nie były obracane na pokrycie wydatków lokalnych, nic nie mających wspólnego z podniesieniem walorów turystycznych danej miejscowości.

Wszystkie te zagadnienia, jak już wspomnieliśmy na wstępie, stanowią przedmiot gruntownych studjów czynników miarodajnych. Na podstawie zaś tych studjów i doświadczeń dotychczasowych oczekiwać należy wydania odpowiednich zarządzeń, które posiadać będą moc prawnie obowiązującą. Tak ujęte zagadnienia turystyki przyczynią się niewątpliwie do podniesienia jej poziomu, a co zatem idzie, do zabezpieczenia jej należytego miejsca, jako samodzielnego czynnika w rozwoju gospodarczym kraju.

L. G.

KOLIZJA NORM PRAWNYCH W ŻEGLUDZE HANDLOWEJ MORSKIEJ

II.

O ile chodzi o stosowanie norm do roszczeń odszkodowaniowych, które nie wynikają z umów, lecz z t. zw. czynów niedozwolonych, to w żegludze morskiej należy rozróżnić trzy możliwości, mianowicie: szkodliwe działanie względnie zaniechanie miało miejsce w krajowych portach lub wodach, na pełnem morzu albo w obcych portach lub wodach. Zasadniczo decydować powinno prawo miejsca popełnienia czynu (lex delicti commissi), gdyż czyn bezprawny przedewszystkiem popada w konflikt z normami prawnemi, obowiązującemi w miejscu popełnienia czynu, i według tych norm powinno się rozstrzygać wogóle, czy zachodzi czyn bezprawny, uprawniający do odszkodowania, czy nie. Zasada ta jest powszechnie uznana i znalazła także wyraz w art. 11 ustawy z 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwem dla stosunków prywatnych międzynarodowych (Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 581), Stosowanie prawa bandery (loi de pavillon, law of flag) nie może jako zasada wchodzić tu w rachubę dlatego, że kwalifikacja i skutki prawne czynu zasadniczo niezależne są od momentu przynależności państwowej statku, na którym prawo bandery się opiera. Tak samo jus fori, czyli prawo sądu wzywanego do rozstrzygnięcia sporu, należy odrzucić jako zasadę przy t. zw. czynach niedozwolonych, popełnianych w żegludze handlowej, gdyż nie odpowiadałoby racji prawnej, aby obowiązywać miało przypadkowe prawo, jakiem jest jus fori, będące w zasadzie obojętne dla kwalifikacji i skutków prawnych czynu, który popełniony został poza granicami mocy obowiązującej tegoż prawa.

Zagadnienie stosowania norm prawnych do t. zw. czynów niedozwolonych posiada szczególne znaczenie w żegludze handlowej morskiej, o ile chodzi o szkody, wyrządzone przez członków załogi osobom trzecim, a przedewszystkiem szkody, powstałe wskutek zderzenia statków. Pomijając to, że statki mogą się zderzać na różnych obszarach prawnych, w których przebywają, sytuację prawną, jak już zaznaczono w poprzednim artykule, komplikuje często okoliczność, że następuje zderzenie statków różnej przynależności państwowej. Trudności przy stosowaniu norm prawnych w odniesieniu do zderzających się statków zostały w znacznym stopniu usunięte przez Międzynarodową Konwencję o ustaleniu jednolitych zasad w sprawie zderzenia statków, podpisaną w Brukseli 23 września 1910 r. przez 24 państwa. Zasady tej konwencji zostały wprowadzone do IV księgi kodeksu handlowego z 1897 r. ustawą z dnia 7. I. 1913 r. Według art. 12 konwencji postanowienia jej mają zastosowanie we wszystkich przypadkach, gdy zderzają się statki, należące do państw, które konwencję podpisały. W innych zaś przypadkach zderzenia statków jak również w zakresie kwestyj prawnych, dotyczących zderzenia, nie objętych konwencją, powinno się, idąc po linji ogólnych zasad prawnych stosować prawo miejsca popełnienia czynu niedozwolonego czyli miejsca zderzenia (jus delicti commissi). Stosowanie tego prawa aktualne jest wtedy, gdy zderzenie nastąpi na wodach terytorjalnych i w portach, gdzie obowiązują krajowe ustawy. Przy zderzeniach na pełnem morzu, na które krajowe prawo się nie rozciąga i na którem dlatego przy zderzeniu statków prawo miejsca popełnienia czynu nie wchodzi w rachubę, doktryna i judykatura uznają w kwestji zastosowania norm prawnych do zderzających się statków pierwszeństwo prawa bandery tego statku, który zawinił względnie jest obwiniony[1]).

Jus fori czyli prawo siedziby sądu, wezwanego do rozstrzygnięcia sporu, może przy zderzeniach statków wchodzić w rachubę wtedy, gdy sąd tem poza normami wspomnianej konwencji bądź normami miejsca popełnienia czynu, bądź też prawa bandery statku winnego względnie obwinionego zmuszonym jest stosować absolutnie wiążące normy (jus cogens), obowiązujące w miejscu siedziby sądu. Również w przypadku gdy statki różnych narodowości zderzą się na pełnem morzu i zachodzi wspólna wina załóg statków, może zajść potrzeba stosowania jus fori. Mianowicie, jeżeli postanowienia prawa bandery jednego i drugiego statku sprzeczne są ze sobą, wtedy sąd wzywany wprost zmuszony jest stosować prawo swej siedziby.

Przy omawianiu zagadnień międzynarodowego prawa handlowego morskiego należy wspomnieć także o tem, jak się z punktu widzenia tegoż prawa przedstawia kwestja kolizji norm przy awarji wspólnej. Doktryna i judykatura nie kwestjonują, że co do uprawnień kapitana statku w zakresie środków i zarządzeń potrzebnych do ratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa decyduje prawo bandery, a co do ustalenia i podziału szkód awaryjnych prawo portu przeznaczenia względnie ukończenia podróży. Na tem stanowisku stanął też kod. handl. z 1897 r. w § 727.

Zwykle w umowie o przewóz ładunku i konosamencie umieszczona jest klauzula, wskazująca jakie normy mają mieć zastosowanie do ewentualnej awarji wspólnej. Zwyczajowo umieszcza się klauzulę stosowania York - Antwerp Rules z 1924 r. („General average shal be adjusted to be appointed by the carrier and shall be payable

---

1) Por. Staudinger komentarz do niem. kod. cyw. t. VI. uwaga do art. 12 ust. wprowadczej: „Bei Klagen auf Schadenersatz aus Schiffszusammenstössen auf hoher See ist grundsätzlich anzuwenden das Recht der Flagge des Schuldigen bezw. beschuldigten Schiffes, weil das Schiff das Recht des Staates mit sich trägt, dessen Flagge es führt". (Rozstrzygnięcie Najw. Sądu niemieckiego t. 74 orzeczeń, str. 46).

according, to the York-Antwerp Rules 1924"). Reguły te zawierają szczegółowe postanowienia, dotyczące awarji wspólnej i jej skutków.

O ile chodzi o kwestję, jakie prawo stosować należy przy ocenie praw rzeczowych w dziedzinie żeglugi morskiej, jak n. p. prawa własności i zastawu na statku, to powszechnie stosuje się prawo portu ojczystego.

Co do uprawnień ustawowych kapitana statku oraz odpowiedzialności armatora za jego czynności, to należy stosować prawo bandery. Doktryna i judykatura niejednokrotnie w tym sensie się wypowiedziały.

Nadmienić należy także, jakie prawo powinno w braku porozumienia stron być stosowane do umowy dotyczącej ubezpieczenia morskiego, jeżeli osoby uczestniczące w ubezpieczeniu posiadają różną przynależność państwową. Coprawda wspomniana ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. w art. 8 p. 5 uznała dla umów o ubezpieczenie prawo obowiązujące w siedzibie zakładu ubezpieczającego, jednakże nauka daje w tym przypadku naogół pierwszeństwo prawu, obowiązującemu w miejscu zawarcia umowy ubezpieczeniowej. Za tem prawem wypowiada się n. p. wybitny teoretyk prawa morskiego profesor Sorbony Ripert w swojem dziele „Droit maritime" t. 3 str. 346: „La loi applicable est la loi du lieu ou le contrat a été soucrit. Cette loi détermine les conditions de validité les regles de preuve, les obligations des parties".

Od zagadnienia stosowania materjalnych zasad prawnych należy odróżnić kwestję właściwości sądu do rozstrzygania sporów. W kwestji tej obowiązują na terytorjum każdego państwa szczegółowe pozytywne przepisy. W odniesieniu do armatora § 488 kod. handl. z 1897 r. postanawia, że armator bez względu na to, czy odpowiada osobiście czy tylko majątkiem morskim (statkiem i frachtem), może być pozywany w sądzie portu ojczystego. Pozatem w kwestji właściwości sądu w sporach z armatorem i kapitanem statku może w myśl ogólnych zasad prawnych decydować miejsce: zamieszkania dłużnika, siedziby przedsiębiorstwa, wykonania umowy, popełnienia czynu niedozwolonego oraz położenia majątku morskiego. Zasady te są w każdem państwie uznane, o ile chodzi o własne terytorjum [1]), natomiast w stosunkach międzynarodowych brak jednolitych zasad co do właściwości sądu, co zmusza do stosowania ogólnie uznanych zasad. O ile chodzi o skargi z tytułu szkód spowodowanych wskutek zderzenia statków, starano się coprawda na międzynarodowym terenie ustalić jednolite zasady właściwości sądu. Wysiłki pod tym względem szły ze strony Międzynarodowego Komitetu Morskiego, który na konferencji w Amsterdamie w roku 1904 ujął swoje propozycje w postaci projektu konwencji międzynarodowej. Odnośnej konwencji dotąd nie zawarto.

Powyższe krótkie uwagi na temat zagadnień międzynarodowego prawa handlowego morskiego ilustrują zawiłość tych zagadnień. Jest to dziedzina niezmiernie trudna do unormowania jednolitemi pozytywnemi przepisami i stanowi obszerne pole do badań i prac na międzynarodowym terenie naukowym.

Dr. Władysław Sowiński.

1) Porównaj art. 24, 34, 35, 36, 38 kodeksu postępowania cywilnego (Dz. U. R. P. Nr. 83 z 1930 r. poz. 652).



PRACE IZBY.

KONFERENCJA W SPRAWIE WYKONANIA USTAWY O OPŁATACH STEMPLOWYCH W PORTACH POLSKICH.

W związku z ustawą z dnia 15 marca 1934 r. w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności, związane z portami polskiego obszaru celnego, zaszła konieczność ustalenia, jakie czynności i pisma i przez kogo sporządzane mają być zwalniane od opłat stemplowych.

Dla ustalenia tego Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przygotowała na podstawie materjałów, dostarczonych jej przez miejscowe sfery gospodarcze wykaz czynności i pism z podaniem odpowiednich wzorów.

Celem szybszego wykonania przepisów ustawy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zaprosiła do Gdyni p. Rosenkranza — Naczelnika Wydziału Opłat Stemplowych Ministerstwa Skarbu w Warszawie i p. Dr. Lubowickiego — Naczelnika Wydziału Skarbowego Izby Urzędującej Związku Izb Przemysłowo-Handlowych dla ostatecznego omówienia i wyjaśnienia z Ministerstwem Skarbu dezyderatów gdyńskich sfer gospodarczych w dziedzinie opłat stemplowych. W dn. 11 i 12 bm. odbyły się odnośne narady, podczas których ustalono cały szereg zwolnień od opłat stemplowych dla armatorów, maklerów i spedytorów. Na narady te proszeni byli przedstawiciele poszczególnych związków gospodarczych i firm. W wyniku odbytych konferencyj większość pism, podlegających dotych-

czas opłatom stemplowym, będzie od nich zwolniona, co niewątpliwie przyczyni się do dalszego usprawnienia i potanienia manipulacyj, związanych z zagranicznym handlem morskim.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA KWIECIEŃ RB.

Drugi kwartał r. b., pod względem ruchu portowego zapowiada się dość pomyślnie. W pierwszym miesiącu tego kwartału, kwietniu zamorskie obroty towarowe osiągnęły liczbę 600.754 t. wobec 580.417 t. w marcu rb. i 410.049 t. w kwietniu roku ubiegłego. Kwiecień r. b. zaznaczył ię równym rekordem tygodniowym, wynoszącym za okres od 23—29 4. 1934 r. — 171.204 t.

Z ogólnego obrotu towarowego z zamorzem w miesiącu sprawozdawczym 94.443 t. przypadło na przywóz i 506.311 t. na wywóz. Zaobserwowało się w kwietniu wzrost przywozu o 24.911 t. w stosunku do marca br. i o 24.837 t. w porównaniu z kwietniem roku ubiegłego.

Liczba wywozu kwietniowego utrzymała się mniej więcej w normach marcowych rb., natomiast wykazała wzrost o 165.868 t. w stosunku do wywozu w kwietniu r. ubiegłego.

Wzrost przywozu spowodowało zwiększenie się towarów masowych i drobnicowych i to tak surowców jak i półfabrykatów. Na specjalne podkreślenie zasługują następujące towary: ryż surowy — 8.138 t. (7.521 t.), owoce suszone — 2.687 t. (2.258 t.), fosforyty — 8.894 t. (3.048 t.), skóry — 3.496 t. (2.375 t.), kauczuk — 1.344 t. (712 t.), garbniki — 1.314 t. (1.102 t.), ruda żelazna — 4.671 t. (2 t.), złom żelazny — 30.636 t. (18.214 t.), papa, tektura i papier — 1.163 t. (788 t.), oraz bawełna i odpadki — 9.195 t. (8.237 t.). Ponadto w kwietniu pojawiły się znowu piryty — 5.525 t., oraz asfalt — 501 t. Spadek natomiast wykazały jedynie i to w nieznacznym stopniu: tłuszcze zwierzęce i surowe — 1.118 t. (1.330 t.), nasiona oleiste różne — 4.271 t. (6.279 t.) oraz wełna i odpadki — 2.211 t. (2.724 t.) W przywozie kwietniowym brak także pozycji żużli Thomasa.

W wywozie rolę dominującą odegrały następujące towary: cukier — 4.639 t. (2.497 t.), jaja — 2.402 t. (540 t.), makuchy — 4.058 t. (980 t.), drzewo tarte — 14.604 t. (12.573 t.), węgiel eksportowy — 440.928 t. (447.561 t.), i bunkrowy — 14.444 t. (14.375 t.), koks — 7.265 t. (7.040 t.), nawozy azotowe — 3.149 t. (2.047 t.) oraz papa, tektura i papier — 1.288 t. (624 t.)

Spadek wykazały szyny kolejowe — 2.101 t. (7.449 t.) Inne towary utrzymały się w normach miesiąca marca rb.

Szczegółowe dane o obrocie towarowym z zamorzem w kwietniu rb. daje następujące zestawienie:

PRZYWÓZ	w tonach
ryż surowy	8.138
owoce świeże	2.687
owoce suszone	266
orzechy i migdały	33
korzenie	60
kawa, kakao i herbata	631
tytoń	472
napoje alkohol. (pr. wina)	12
śledzie	406
fosforyty	8.894
sadze	13
tłuszcze zwierzęce surowe	1.118
skóry	3.496
nasiona oleiste	4.271
oleje i smary	81
żywica	279
kauczuk	1.344
wyroby gumowe	56
tłuszcze i oleje roślinne	145
asfalt	501
garbniki	1.314
farby	20
ruda żelazna	4.671
piryty	5.525
złom żelazny	30.636
miedź	702
cyna	13
metale różne	675
wyroby stalowe i żel.	102
maszyny, aparaty i cz.	115
samochody i motocykle	52
szmaty	588
celuloza	979
papa, tektura i papier	1.163
bawełna i odpadki	9.195
juta	890
len, konopie, sisal i inne włók.	67
wełna i odpadki	2.211
różne	2.622
	94.443

WYWÓZ	w tonach
ryż wyłuszczony	158
mąka ryżowa	335
cukier	4.639
napoje alkoholowe	2
sól	11
bekony	2.139
wędliny	190
ptactwo bite	90
jaja	2.402
makuchy	4.058
skóry	19
deski i łaty	14.604
bale i słupy	80
wyroby z drzewa	543
klepki	96
dykty	464
meble gięte	137
wyroby koszykarskie	69
węgiel eksportowy	440.928
węgiel bunkrowy	14.444

koks	7.265
saletra	22
nawozy azotowe	3.149
soda	481
karbid	54
biel cynkowa	272
szyny kolejowe	2.101
wyroby stalowe i żelazne	182
cynk	285
blacha cynkowa	342
ruda manganowa	97
celuloza	227
papa, tektura i papier	1.288
bawełna	8
materjały i wyroby włókniste	381
różne	4.749
	506.311

W miesiącu kwietniu dała się zauważyć również poprawa jeśli chodzi o ruch statków i ich pojemność. Zawinęło do portu gdyńskiego 434 statki o pojemności 356.971 t. r. n. wobec 369 statków o tonażu 337.589 t. r. n. w marcu rb. i 324 statków o pojemności 240.350 t. r. n. w kwietniu r. ubiegłego. Wyszło natomiast 411 statków o tonażu 338.523 t. r. n. wobec 377 statków o pojemności 343.095 t. r. n. w marcu rb. i 312 statków o tonażu 241.591 t. r. n. w kwietniu roku ubiegłego.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu wyniósł 822, t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 54 i średni postój statku — 52,2 godzin.

Szczegółowe dane o ruchu statków w porcie gdyńskim w kwietniu rb. z uwzględnieniem udziału poszczególnych bander, podaje następująca tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	38	41.993	36	40.548
Anglja	19	32.046	16	21.546
Austrja	1	134	1	134
Czechosłowacja	3	663	3	663
Danja	55	38.421	54	38.778
Estonja	11	3.895	11	3.895
Finlandja	13	21.265	14	22.068
Francja	2	2.475	2	2.475
Grecja	3	8.322	5	13.514
Holandja	14	5.648	15	5.737
Litwa	2	1.004	3	1.595
Łotwa	4	3.552	5	3.783
Niemcy	81	41.100	77	40.844
Norwegja	41	30.693	41	31.532
Panama	1	3.071	1	3.071
Rumunja	1	2.863	1	2.863
St. Zjedn. A. P.	6	19.337	6	19.337
Szwecja	132	77.362	115	69.274
Włochy	6	20.210	5	16.866
Węgry	1	2.737	—	—
	434	356.971	411	338.523

Kolejność bander ukształtowała się w kwietniu w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Polska, trzecie — Niemcy, czwarte — Danja, piąte — Norwegja itd.

W ruchu pasażerskim w kwietniu dało się zauważyć pewne ożywienie. Przyjechało 923 osoby w tem z Algieru 2, Anglji — 44, Argentyny — 10, Belgji — 413, Danji — 430, Finlandji — 5, Holandji — 4, St. Zjednocz. A. P. — 2 i Szwecji 13. Wyjechało natomiast 515 osób w tem do Anglji — 94, Estonji — 3, Portugalji — 413 (wycieczka na Wyspy Kanaryjskie) i St. Zjednocz. A. P. — 5.

Ogólny ruch pasażerski w kwietniu osiągnął liczbę 1.438 osób wobec 1.111 osób w marcu rb. i 1.104 osób w kwietniu roku ubiegłego.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w kwietniu towarów 58.263 ton, z czego na eksport przypadło 48.103 ton, na import 9.848 ton i na przewóz między portami obcemi i tranzyt 312 ton. Pozatem statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły 39 koni, zaś statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 204 worki poczty do Ameryki. W porównaniu z miesiącem poprzednim zatrudnienie ogólne polskiej floty handlowej spadło o 9.105,5 ton.

Z powyższej ilości przewiezionych towarów na Żeglugę Polską przypadło 13.185 ton, na Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe 7.513 ton, na Polsko-Transatlantyckie T-wo Okrętowe 971 ton i na Polskarob 36.594 ton.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły, jak wskazano wyżej, 13.185 ton, co w porównaniu do miesiąca marca stanowi spadek o 5.504 ton. Z liczby ogólnych przewozów przypadło na eksport 5.842 ton, na import 7.031 ton i na przewóz między obcemi portami i tranzyt 312 ton. Spadek przewozów statkami Żeglugi Polskiej uwydatnił się bardziej w imporcie, niż w eksporcie. Gdy mianowicie eksport zmniejszył się o 1.540 ton, to import wykazał spadek o 4.067 ton, jedynie w tranzycie i przewozie między portami obcemi dał się zauważyć wzrost o 103 tony. Zaznaczyć przytem należy, iż ubytek przewozów na linji rotterdamskiej wyniósł w porównaniu z miesiącem poprzednim 6.106 ton, co oznacza, iż całkowity spadek kwietniowy Żeglugi Polskiej przypadł na tę właśnie linję, inne zaś wykazały nawet pewien wzrost, i istotnie wzrost na linji Gdynia—Hamburg wyniósł 264 tony, resztę różnicy pokryły przewozy na linji Gdynia—Antwerpja i Gdynia—Finlandja. Ponieważ dotąd linja rotterdamska wykazywała stale największą ilość przewozów, spodziewać się należy, że spadek w miesiącu kwietniu jest zjawiskiem przejściowem.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły ogółem towarów 7.513 ton i 39 koni, co w porównaniu do mie-

siąca uprzedniego oznacza bardzo nieznaczny spadek o 202 tony i 10 koni, przyczem spadek dotknął jedynie eksport, który wykazał zmniejszenie o 746 ton, gdy natomiast import wzrósł o 544 ton.

Z pozycji eksportu przypadło na Gdynię 3.317 ton, czyli o 53 ton więcej, niż w miesiącu poprzednim i na Gdańsk 1.379 ton, czyli o 799 ton mniej. Główny artykuł eksportu z Gdyni — szynki i bekony wykazał spadek z 2.259 ton na 1.625 ton, czyli o 634 tony, co stoi w związku z uszczupleniem polskiego kontyngentu na import tego artykułu do Anglji, natomiast wzrósł bardzo poważnie eksport jaj, których wywieziono 1.171 ton, czyli więcej, niż w poprzednim miesiącu o 897 ton.

Inne artykuły eksportu z Gdyni wykazały nieznaczne odchylenia. Poważnie, jak wyżej wskazano spadł eksport z Gdańska; przedewszystkiem więc jeszcze uszczuplił się o dalsze 49 ton eksport bekonów i szynek, stanowiąc w kwietniu już nieznaczną całkiem pozycję 71 ton, o 413 ton spadł eksport drzewa z 1.255 ton w marcu na 842 tony w kwietniu, o 218 ton parafiny. Inne artykuły eksportu z Gdańska wykazały mniejsze wahania. Przywóz z Londynu i Hull wyniósł 2.817 ton, czyli więcej jak w miesiącu marcu o 544 ton. Ze wzrostu importu przypadło na Gdynię 382 ton, na Gdańsk 162 ton.

Ogólny import z Londynu wzrósł o 159 ton, przypadło z niego na Gdynię 670 ton i na Gdańsk 247 ton, import z Hull wzrósł o 385 ton, przyczem do Gdyni przywieziono 845 ton i do Gdańska 1.055 ton.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły jedną podróż z Gdyni do Ameryki, przewożąc 259 pasażerów, 460 ton towarów oraz 204 worki poczty. W porównaniu do miesiąca ubiegłego oznacza to zmniejszenie przewozów, łatwo zrozumiałe z tego względu, że w marcu odbyto 2 podróże jedną z Gdyni do Ameryki, drugą zaś w kierunku odwrotnym.

Linja palestyńska wykazała pracę intensywną, przewieziono mianowicie pasażerów z Konstancy do Palestyny 1.254, zaś w kierunku odwrotnym 622, pozatem przewieziono 511 ton towarów.

4 statki Polskarob odbyły 13 podróży, czyli o 1 mniej, niż w miesiącu poprzednim, wywożąc z Gdyni 36.594 ton węgla. Ilość eksportowanego z Gdyni przez statki Polskarob węgla była w kwietniu większa niż w miesiącu poprzednim o 3.434 tony.

Z eksportowanego węgla przypadło na Szwecję 27.514 ton, (więcej niż w marcu o 2.913 ton) na Holandję 2.732,5 ton, na Norwegję 3.187,5 ton i na Belgję 3.160 ton. Zaznaczyć przytem wypada, iż wzrost wywozu węgla statkami Polskarob do Szwecji w ciągu kwietnia notowany jest po raz drugi z rzędu od spadku przewozów w lutym; w marcu wzrost ten wyraził się w ilości 2.453 ton. Statki Polskarob zawinęły do portów następujących: Oxelösund, Malmö (2 razy), Trelleborg, Gefle (2 razy), Göteborg (3 razy), Västeräs, Rotterdam, Ilenimestad i Gandawy.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIES. KWIETNIU.

Ruch budowalny w Gdyni w ciągu kwietnia wykazał dalsze ożywienie. Wydano 13 nowych zezwoleń na budowę i rozpoczęto 16 nowych budowli. Wszystkie 16 nowych budowli należą do kategorji budynków stałych i murowanych, z czego na budynki mieszkalne przypada 15 budowli o łącznej kubaturze 14.210 m^3 i na budynki przemysłowe 1 o kubaturze 432 m^3. Ogólny koszt rozpoczętych budowli obliczony jest na 363.700 zł, przyczem metr^3 budynków mieszkalnych ma kosztować 25 złotych, zaś budynku przemysłowego 10 złotych.

W miesiącu sprawozdawczym ukończono budowę 26 budynków mieszkalnych o łącznej kubaturze 12.873 metry. Koszt metra^3 budowy wyniósł 33 złotych. Ukończone budynki zawierają 26 mieszkań o 89 izbach mieszkalnych i 84 izbach niemieszkalnych.

PRACE BUDOWLANE W PORCIE GDYŃSKIM W MIES. KWIETNIU 1934 R.

W przeciągu mies. kwietnia r. b. w porcie gdyńskim wykonano następujące roboty:

W dziale robót hydrograficznych: na nabrz. Rumuńskiem wykonano 220,5 mb. ściany nadwodnej, w kanale przemysłowym rozpoczęto budowę 2 pomostów drewnianych dla przeładunku drzewa, na nabrz. Wilsonowskiem wykonano 200 m. b. ramy odbojowej dla nowej przystani Żeglugi Polskiej. W III basenie wewnętrznym w końcu kanału portowego wyczerpano 220,630 m^3 gruntu, który jako niezdatny do refulowania wywieziono i zatopiono w morzu. Pozatem w wolnej strefie zdjęto 23.000 m^3 piasku i użyto do zasypania na nabrz. Czechosłowackiem.

W dziale robót drogowych: Na ul. Indyjskiej wykonano 1800 m^2 bruku, ułożono 300 m. b. krawężnika oraz 200 m^2 chodnika z płyt betonowych.

Przy zjeździe z wiaduktu Nr. 2 zakończono roboty ziemne i darniowanie, ułożono 227 m. b. krawężnika betonowego i wykonano 2.355 m^2 bruku oraz zabrukowano skarpy na przyczółkach powyższego wiaduktu.

Przy dojeździe do magazynu Nr. 5 zabrukowano 326 m^2 oraz ułożono 122 m. b. krawężnika przy dojeździe do garażu Port. Straży Pożarnej ułożono 190 m^2 bruku z kostki granitowej na podłożu betonowem oraz 15 mb. krawężnika i 33 m^2 chodnika. Przy dojeździe

do magazynu fy „Pantarei" wykonano 680 m² bruku.

W dziale budowli naziemnych: Przy budowie magazynu drobnicowego Nr. 8 na nabrz. Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie ukończono gięcie żelaza dla fundamentów oraz wykonano wykopy pod fundamenty.

Przy ul. Św. Piotra przystąpiono do rozbudowy wędzarni ryb firmy J. Konkol.

PIERWSZY ŁADUNEK BAWEŁNY Z ZSSR.

W dniu 6 bm. zawinął do portu gdyńskiego statek sowiecki „Wolkow", przywożąc ładunek bawełny w ilości 8.340 bel. Jest to pierwszy po długich latach przerwy ładunek tej bawełny przeznaczony dla przemysłu łódzkiego. Nawiązanie tego kontaktu jest ze wszechmiar pożądane, gdyż dotąd sprowadzaliśmy w przeważającej mierze bawełnę amerykańską, nie mając przy tem możności skompensowania naszego przywozu odpowiednim wywozem do Ameryki. Na skutek tego kształtowania się stosunków handlowych mieliśmy ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej stale bierne saldo handlowe wyrażające się w dziesiątkach miljonów złotych, jak np. w r. 1933 zł 93.962 tys., w roku 1932 zł 93.918 tys. bez nadziei chociażby stopniowego polepszenia sytuacji, gdyż z zakupów tak niezbędnego dla Polski surowca, jakim jest bawełna, oczywiście zrezygnować nie mogliśmy. Zakupy nasze tego surowca w r. 1933 kosztowały 80.087 tys. zł, a w r. 1932 — 73.536 tys. złotych.

Zgoła inaczej przedstawia się sprawa z wymianą towarów ze Związkiem Sowietów. Rozwijający się przemysł sowiecki, jak i ogólne zapotrzebowanie towarów tego olbrzymiego rynku zbytu niewątpliwie dadzą możność znacznego rozwinięcia wzajemnych obrotów hadlowych i to w kierunku dla Polski korzystnym. Wspomnieć przy tej sposobności należy, że w roku 1933 mieliśmy z ZSSR. saldo czynne w wysokości 42.248 tys. zł, podczas gdy w r. poprzednim saldo czynne wynosiło zaledwie 9.708 tys. zł.

Jeśli chodzi o bawełnę sowiecką, to czynnikiem decydującym będzie oczywiście jej gatunek. Przed wojną, jak wiadomo, przemysł łódzki przerabiał znaczne jej ilości, stopniowy powrót do warunków przedwojennych wydaje się być wskazanym. Należałoby również mieć na widoku możliwości zorganizowania transportów bawełny z portów sowieckich do Gdyni na statkach polskich. Za przykład pod tym względem służyć nam może polityka transportowa Anglji i Francji, które przy zakupach surowców w ZSSR. wyraźnie zastrzegły sobie możność transportu tych surowców własnemi statkami. Rozwój naszego eksportu węgla i drzewa na rynki lewantyńskie mógłby z pewnością zabezpieczyć naszym statkom ładunek na znacznym odcinku drogi morskiej z Gdyni do portów Morza Czarnego .

NOWY SKŁAD PREZYDJUM GIEŁDY ZBOŻOWO-TOWAROWEJ W BYDGOSZCZY.

Na posiedzeniu Rady Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy odbytem w dniu 21 kwietnia br. wybrano jednogłośnie Prezydjum w następującym składzie:

Prezes Rady — p. Edmund Baier z Koronowa.

Wiceprezes Rady — p. mgr. Jan Głębowicz z Torunia.

Wiceprezes Rady — p. Włodzimierz Junk z Bydgoszczy.

Prezydjum w powyższym składzie wybrane zostało na rok 1934.

ZAPRZYSIĘŻENIE BIEGŁEGO DLA SPRAW KSIĘGOWOŚCI SPÓŁEK AKCYJNYCH ORAZ INSTYTUCYJ BANKOWYCH.

W dniu 4 bm. na polecenie p. Prezesa Sądu Apelacyjnego w Poznaniu zaprzysiężono w tutejszym Sądzie p. *Michała Pacoszyńskiego*, jako biegłego w sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych na okręg Sądów Okręgowych w Chojnicach, Grudziądzu i Gdyni.

Zaznaczyć należy, że p. M. Pacoszyński został przez naszą Izbę zaprzysiężony w charakterze publicznie ustanowionego rewizora ksiąg handlowych w dniu 30 maja 1922 roku, a następnie przez Sąd Okręgowy w Grudziądzu w 1923 roku. Dotychczas p. M. Pacoszyński był zaprzysiężony w charakterze biegłego dla spraw księgowości handlowej i w sprawach handlowych, a obecnie zakres jego działalności rozszerzono na spółki akcyjne i instytucje bankowe.

POWOŁANIE KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Przem. i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej (Dz. U. 32 poz. 291) utworzona została przy Urzędzie Morskim w Gdyni komisja kwalifikacyjna dla robotników portowych.

W skład komisji wchodzą: Przewodniczący p. Stefan Borkowski, naczeln. Wydziału Handlowego Urzędu Morskiego, zastępca przewodniczącego p. Stanisław Jagodziński, radca Urzędu Morskiego, a jako członkowie: kierownik Biura Pośrednictwa Pracy dla Robotników Portowych w Gdyni p. Wacław Bielawski, z ramienia zrzeszeń pracodawców p. dyr. Jerzy Michalewski, jako zastępca p. dr. Bolesław Kasprowicz, z ramienia zrzeszeń zawodowych pracowniczych p. Józef Morawski, a jako zastępcy p. Fr. Bartkowiak i p. Jan Matysek.

W myśl powyższego rozporządzenia komisja kwalifikacyjna przystąpi niebawem do ustalenia potrzebnej liczby robotników portowych na rok bieżący oraz zaliczenia i zaszeregowania robotników portowych do odpowiednich kategoryj zawodowych.

POWRÓT STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA".

Dnia 11 maja br. o godz. 14-tej powrócił do portu gdyńskiego z podróży ćwiczebnej statek szkolny „Dar Pomorza", na pokładzie którego znajdowało się 52 wychowanków I kursu Państw. Szkoły Morskiej.

„Dar Pomorza" wyszedł z Gdyni dnia 17 września 1933 r. i pozostawał przez 236 dni w podróży, zawijając kolejno do portów Ameryki Południowej, Afryki Południowej i Zachodniej, oraz Anglji.



INDEKS FRACHTOWY W SZWECJI ZA 1 KWARTAŁ 1934 R.

Kształtowanie się indeksu stawek frachtowych w Szwecji za pierwszy kwartał b. r. uwidacznia się z następującej tabeli:

I n d e k s y
rok 1913 = 100.

Miesiące	ogólny	import	eksport	węgiel	zboże	drzewo
styczeń	101	87	116	77	97	111
luty	101	86	115	78	94	110
marzec	99	81	118	77	85	112

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM W MARCU B. R.

W marcu br. przez kanał Kilońskí przeszło 1.463 statki o ogólnej pojemn. 1.105.960 n. t. r. Jest to zwiększenie w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 34.7 proc. jeśli chodzi o ilość statków i o 23 proc. jeśli chodzi o tonaż. W porównaniu z tym samym miesiącem roku 1933 tonaż wzrósł o 33.4 proc. 23 proc. tonażu statków, które przeszły przez kanał były próżne.

DALSZY WZROST RUCHU W KANAŁACH PANAMSKIM I SUEZKIM W LUTYM BR.

Notowany w ostatnich miesiącach r. ub. wzrost ruchu w kanale panamskim utrzymał się i wzrasta w nowym roku. W lutym br. przeszło kanał 468 statków o pojemności 2.462.750 t. i przewiozło 2.124.440 t. towarów. Odpowiednie liczby dla lutego 1933 r. były: 368 statków, 1.832.658 t. pojemności, 1.434.862 t. towarów.

Mniej, gdyż zaledwie o 5,04 proc. zwiększył się w stosunku do lutego ub. r. ruch kanału suezkiego w lutym 1934 roku. Przeszło bowiem przez kanał 2.459.000 t. tonażu okrętowego, o 118.000 t. więcej niż w lutym 1933 r. Ruch towarów wyniósł 2.035.000 t., więcej o 52.000 t. w porównaniu do lutego poprzedniego roku. Ta ostatnia liczba przedstawia jednakże sumę wynikającą z nadwyżki 91.000 t. wejścia towarów na europejskie wody i 39.000 t. zmniejszenia się ich wyjścia na morze Czerwone.

Na zmniejszenie się ruchu wyjściowego złożyło się prawie wyłącznie zahamowanie eksportu sowieckiego, w którym samej nafty przewieziono 31.000 t. mniej aniżeli w lutym r. ub.

W importowym kierunku, do Europy, zmiany w poszczególnych grupach towarowych są znaczne, przytem również wzrósł przywóz minerałów i metali (o 35.000 t.), zbóż (o 22.000 t.), włókien surowych (o 13.000 t.), natomiast oleje mineralne doznały zmniejszenia przewozów o 100.000 t.

WZROST RUCHU W PORTACH ANGIELSKICH.

Dopiero co opublikowane dane o ruchu statków w portach angielskich w ciągu roku od marca 1933 do marca 1934 wykazują liczby następujące: Ogólny tonaż statków, które w tym okresie zawinęły i opuściły porty angielskie — stanowił 339.461.735 n. t. r., co w porównaniu do tegoż tonażu w okresie poprzednim — 327.318.344 n. t. r. stanowi wzrost o 12.143.391 n. t. r., czyli o 3,7 proc.

Ruch w porcie Londynu wykazał wzrost o 6.7 proc. osiągając 57.470.156 n. t. r. (53.860.115 n. t. r. w poprzednim okresie). Jest to liczba zaledwie o 1.7 proc. niższa od rekordowego ruchu statków, osiągniętego w r. 1930, gdy ogólny tonaż statków. osiągnął 58.451.685 n. t. r.

Ruch statków w innych, największych portach angielskich uwidoczniony jest w następującej tabeli:

	1933 r. n. t. r.	1934 r. n. t. r.	Zwiększenie %%
Liverpool	31.225.611	33.180.438	6.22
Southhampton	21.988.530	24.879.764	13.13
Hull	10.934.459	11.338.058	3.69
Manchester	6.844.035	7.022.694	2.61
Bristol	6.188.455	6.502.594	5.07

RUCH W PORTACH FRANCUSKICH ROUEN I MARSYLJI W I. KWARTALE R. B.

W związku z poważnym spadkiem importu w marcu obroty w porcie Rouen w ciągu pierwszego kwartału b. r. wykazały spadek w porównaniu do obrotów tego samego okresu roku

ubiegłego. Ogólny import za pierwsze trzy miesiące roku b. wyniósł 1.744.008 ton, gdy w tym samym okresie roku 1933 import wynosił — 1.859.073 ton. Pomimo zwiększenia w tym samym okresie eksportu ze 192.938 ton w r. 1933 do 292.382 ton, w roku bieżącym ogólny obrót w porcie zmniejszył się o 15.621 ton.

W porcie Marsylji sytuacja przedstawia się pomyślniej, bowiem tak import jak i eksport towarów, jak również i ogólna ilość i tonaż statków uległa w roku bieżącym zwiększeniu.

Odnośne dane uwidocznione są w następującej tabeli:

	Import ton	Liczba statków	Ogólna pojemn. w n. t. r.
r. 1933	1.082.614	1.791	3.587.307
r. 1934	1.090.919	1.999	3.624.371

	Eksport ton	Liczba statków	Ogólna pojemn. w n. t. r.
r. 1933	455.479	1.871	3.575.035
r. 1934	461.084	2.012	3.661.512

Z tabel powyższych wynika, że ogólna pojemność statków na wejściu i na wyjściu zwiększyła się o 123.546 ton, zaś ilość ładunków o 13.910 ton.

Gorsze wyniki dał ruch pasażerów, gdy mianowicie w I. kwartale roku 1933 przyjechało pasażerów 56.049 to w roku bieżącym było ich zaledwie 49.261. Wyjechało pasażerów w I. kwartale roku 1933 — 47.293, w roku 1934 — 47.988.

ZMNIEJSZENIE SIĘ TONAŻU UNIERUCHOMIONEGO W ANGLJI.

Według danych Chamber of Shipping tonaż unieruchomionych w portach W. Brytanji i Irlandji statków zmniejszył się w ciągu pierwszego kwartału 1934 r. o dalszych 13 proc., wynosząc na 1 kwietnia 1934 r. 1.079.021 n. r. t. w 453 statkach. W ciągu roku od 1 kwietnia 1933 r. tonaż unieruchomiony zmniejszył się o 42,1 proc. Równocześnie tonaż znikający ze spisów statków unieruchomionych nie wraca do ruchu pod banderą brytyjską, lecz zostaje rozebrany lub sprzedany na rozbiórkę. Tak, w pierwszym kwartale rb. tonażu sprzedanego na rozbiórkę lub zagranicę było 226.338 t., co niemal dokładnie odpowiada zmniejszeniu się tonażu unieruchomionego.

TONAŻ UNIERUCHOMIONY WE FRANCJI ZMNIEJSZA SIĘ POWOLI.

Na 15 kwietnia br. w portach Francji i Algieru stało jeszcze tonażu unieruchomionego 835.923 brutto t. przy zmniejszeniu się jego w ciągu ostatnich 3 miesięcy o 50.917 br. r. t. Na zmniejszenie się tonażu unieruchomionego, podobnie jak w Anglji, wpływa prawie wyłącznie sprzedaż na rozbiórkę i zagranicę, gdyż wypadki powrotu unieruchomionego tonażu do ruchu są rzadkością.

Jednocześnie obcy tonaż unieruchomiony w portach francuskich zmniejsza się szybciej: z 18.394 br. t. r. w dniu 15 stycznia br. na 12.852 br. r. t. w dniu 15 kwietnia rb.

MOTOROWE HOLOWNIKI PORTOWE.

Pierwsze holowniki portowe typu Semi-Diesel pojawiły się w większych portach północno-zachodniej Europy już w roku 1920, poczem ilość ich wszędzie dość szybko się zwiększała: pojawiły się Diesle, a w ostatnich latach również spalinowce o przekładni elektrycznej. Tak, z początkiem 1933 r w porcie londyńskim pracowało już 28 holowników motorowych, w tem 13 o mocy 100—200 KM, 8 o mocy 200—300 KM i 7 o sile ponad 300 KM. Z tych jednostek 20 jeszcze zachowało Semi - Diesle, reszta miały Diesle. W końcu r. 1933 zaprowadzono 2 holowniki spalinowo-elektryczne o sile 300 i 360 KM. statki te są drogie i dają 15% straty energji na elektrycznym sposobie przekładni na wał śrubowy, jednakże właściciele ich kompensują te braki przez nadzwyczajne możliwości szybkiej i wygodnej zmiany biegu obrotów śruby.

Główną przyczyną rozwoju zastosowania motorowych holowników jest oszczędność przy częstem i przerywanem zastosowaniu ich pracy w porcie; na motorowcu powstaje ekonomja obsługi i paliwa, niemożliwa na parowcu, na długo przed użytkiem, nieraz nieprzewidzianym, lub mogącym być odwołanym, trzymanym z konieczności pod parą.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

NOWA TARYFA CELNA WYWOZOWA.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 39 z dnia 12. bm. ogłoszono rozporządzenie Ministrów Skarbu. Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 25 kwietnia o cłach wywozowych, nadające nowe brzmienie taryfie celnej wywozowej. Po wejściu w życie nowej taryfy celnej przywozowej okazało się koniecznem poddanie rewizji obowiązujących ceł wywozowych. Nowa taryfa wywozowa otrzyma brzmienie, jak następuje:

Pozycja taryfy celnej wywozowej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg zł.
1	Rudy, szlamy, również wzbogacone:	
	1) manganowe	5,00
	2) cynkowe	30,00
	3) ołowiane	30,00
	4) miedziane	30,00
2	Żużle, zendra, popioły:	
	1) zawierające żelazo	2,00

	2) zawierające cynk	10,00
	3) zawierające ołów	10,00
	4) zawierające miedź	60,00
	5) zawierające cynę	200.00
	Uwaga. — Żużle, zendra, popioły, wymienione w niniejszej pozycji—za pozwoleniem Ministra Skarbu	bez cła
3	Stare żeliwo, żelastwo; odpadki żeliwne, żelazne, stalowe z wyjątkiem odpadków blachy białej	5,00
4	Miedź:	
	1) gąski, bloki, płyty lane, miedź katodowa	150.00
	2) wiórki, opiłki, złomki, miedź cementowa w proszku i brykietach	150,00
	Uwaga. — Miedź, wymieniona w niniejszej pozycji — za pozwoleniem Ministra Skarbu . .	bez cła
5	Aluminjum:	
	1) gąski, bloki, płyty lane, aluminjum katodowe	100,00
	2) wiórki, opiłki, złomki . . .	100,00
	Uwaga. — Aluminjum, wymienione w niniejszej pozycji — za pozwoleniem Min. Skarbu .	10,00
6	Stopy aluminjum i inne metale lekkie oraz ich stopy:	
	1) gąski, bloki, płyty lane . . .	100,00
	2) wiórki, opiłki, złomki . . .	100,00
	Uwaga. — Towary, wymienione w niniejszej pozycji — za pozwoleniem Ministra Skarbu .	10,00
7	Nikiel:	
	1) gąski, bloki, sześciany, kulki, stożki, również w katodach .	100.00
	2) wiórki, opiłki, złomki . . .	100,00
	Uwaga. — Nikiel, wymieniony w niniejszej pozycji—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . .	10.00
8	Mosiądz, tombak, spiż, bronz fosforowy, miedź fosforowa, argentyn (nowe srebro):	
	1) gąski, bloki, płyty lane . . .	100.00
	2) wiórki, opiłki, złomki . . .	100.00
	Uwaga. — Towary, wymienione w niniejszej pozycji—za pozwoleniem Ministra Skarbu . .	10,00
9	Cyna i metal brytanja w gąskach, blokach, złomie, odpadkach:	
	1) cyna	500.00
	2) metal brytanja	100.00
	Uwaga.—Metal brytanja — za pozwoleniem Ministra Skarbu .	10.00
10	Ołów w złomie, odpadkach . . .	50 00
	Uwaga.—Ołów w złomie, odpadkach—za pozwoleniem Ministra Skarbu	bez cła
11	Antymon w wiórkach, opiłkach, złomkach	150,00
12	Kadm w wiórkach, opiłkach, złomkach	150,00
13	Smoła surowa z węgla kamien. .	2,00
	Uwaga.—Smoła surowa z węgla kamiennego — za pozwoleniem Ministra Skarbu	bez cła
14	Odpadki gumy i kauczuku; niezdatne do użytku, wyroby z gumy, chociażby z dodatkiem innych materjałów	5,00
15	Kości sur. niemielone i mielone	6,00
16	Pączki drzew iglastych (młode pędy	1000,00
17	Drewno:	
	1) dłużyce i kłody:	
	a) drzew iglastych	3,00
	b) drzew liściastych z wyjątkiem buku, olszy i osiki	3,00
	2) olszowe i okrągłe o średnicy 22 cm i wyżej, mierzonej w grubszym końcu bez kory i o długości od 1,2 m wzwyż	6,00
	3) osikowe okrągłe o średnicy 20 cm i wyżej, mierzonej w cieńszym końcu bez kory i o dług. od 1,5 m wzwyż z wyjątkiem osobno wymienionego . .	3,00
	Uwaga 1. — Dłużyce i kłody drzew iglastych, spławiane z polskich terenów, położonych w dorzeczu Czeremosza—za pozwoleniem Ministra Skarbu . .	bez cła
	Uwaga 2. — Drewno olszowe, wymienione w poz. 17 p. 2, wywożone w okresie do dn. 30 listopada 1934 r. włącznie—za pozwoleniem Ministra Skarbu . .	1,00
	Uwaga 3.—Drewno, wymienione w poz. 17 p. 1 a) i b) oraz p. 3, wywożone do państw, z któremi Polska zawarła konwencje handlowe lub specjalne układy, regulujące obrót drzewny, bądź też w braku układów—za pozwoleniem Ministra Skarbu, podlega cłu wywozowemu w następującej wysokości:	
	I.—Dłużyce i kłody:	
	a) drzew iglastych	0.40
	b) drzew liściastych z wyjątkiem buku, olszy i osiki	0,20
	II.—Osikowe okrągłe o średnicy 20 cm i wyżej, mierzonej w cieńszym końcu bez kory i o dług. od 1,5 m wzwyż z wyjątkiem osobno wymienionego	0,20
	4) drewno iglaste tarte wzdłuż, przynajmniej z dwóch stron (belki, bale, krawędziaki, deski, łaty i t. p. z wyjątkiem sliprów, podkładów kolejo-	

wych i klepek), chociażby heblowane, lecz inaczej nieobrobione 10,00

Uwaga 4. — Drewno iglaste, tarte wymienione w p. 4, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

5) papierówka sosnowa, świerkowa, jodłowa i osikowa (drewno okrągłe lub szczapowe o długości od 1 m do 2,20 m włącznie, okorowane o wszelkiej grubości) 3,00

Uwaga 5. — Papierówka, wymieniona w punkcie 5, wywożona na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu . . . bez cła

6) slipry, podkłady kolejowe, mostownice, podrozjezdnice, timbry i belki angielskie— wszystko z drzew iglastych i liściastych, ciosane lub tarte, nasycone lub nienasycone 10,00

Uwaga 6. — Drewno, wymienione w p. 6, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . bez cła

Uwaga 7. — W razie trudności wyważenia określa się wagę drewna nieobrobionego i obrobionego według następujących zamienników objętości na ciężar:

1 m^3 drewna miękkiego nieobrobionego = 700 kg
1 m^3 drewna twardego nieobrobionego = 900 kg
1 m^3 drewna miękkiego ciosanego tartego = 600 kg
1 m^3 drewna twardego, ciosanenego tartego = 800 kg
1 m^3 przestrzenny drewna miękkiego szczapowego lub w okrąglakach = 450 kg
1 m^3 przestrzenny drewna twardego szczapowego lub w okrąglakach = 600 kg

18 Trzoda chlewna:

1) żywa i bita w sztukach całych — od sztuki 60,00
2) bita w połówkach — od połówki 30,00

Uwaga 1.—Trzoda chlewna zarodowa, wywożona przez hodowców oraz organizacje hodowlane na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych . . . . bez cła

Uwaga 2.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu . . . bez cła

Uwaga 3.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 5 szt. jednorazowo . bez cła

19 Gęsi domowe żywe od sztuki . . 10,00

Uwaga 1.—Gęsi domowe zarodowe, wywożone przez hodowców oraz organizacje hodowlane na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych . . . . bez cła

Uwaga 2.—Gęsi domowe żywe, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 3.—Gęsi domowe żywe, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 20 sztuk jednorazowo . . . . bez cła

20 Gęsi domowe bite świeże, chłodzone lub mrożone 500,00

Uwaga 1.—Gęsi domowe bite świeże, chłodzone lub mrożone, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2.—Gęsi domowe bite, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, w ilości jednej gęsi na jedną osobę; gęsi domowe bite, wysyłane zagranicę pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 5 kg . . . . bez cła

Uwaga 3.—Gęsi domowe bite, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 20 sztuk jednorazowo . . . . bez cła

21 Mięso, przetwory mięsne; słonina, smalec:

1) mięso baranie, cielęce, wieprzowe i wołowe — świeże, solone i mrożone, w stanie nieprzerobionym, z wyjątkiem oddzielnych głów oraz oddzielnych wnętrzności . . 100,00
2) bekony 150,00
3) peklowane: szynki i przetwory mięsne 150,00
4) szynki wędzone, również w opakowaniu hermetycznem; przetwory mięsne: wędzone, suszone lub konserwowane, również w puszkach 250,00
5) słonina solona lub wędzona . 250,00
6) smalec 250,00

Uwaga 1.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu . . . bez cła

Uwaga 2.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, oraz wysyłane pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 10 kg . . . . bez cła

Uwaga 3.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 10 kg jednorazowo . bez cła

22 Jaja kurze w skorupkach 200,00

Uwaga 1.—Jaja zarodowe, wywożone przez producentów rolnych oraz ich organizacje na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych . . . . bez cła

Uwaga 2. — Jaja, wywożone stosownie do przepisów o uregulowaniu wywozu kurzych jaj zagranicę na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 3.—Jaja, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, oraz wysyłane pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 50 sztuk . . bez cła

Uwaga 4. — Jaja, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 100 sztuk jednorazowo . bez cła

23 Masło krowie oraz jego mieszaniny z innemi tłuszczami . . . 600,00

Uwaga 1. — Naturalne masło krowie, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2.—Masło, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, w ilości najwyżej 5 kg . . . . . bez cła

Uwaga 3. — Masło, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 10 kg jednorazowo . . . . bez cła

24 Pierze wszelkie 1000,00

Uwaga 1.—Pierze wszelkie oczyszczone, wzgl. odkażone, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2. — Pierze wszelkie nieoczyszczone lub nieodkażone, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Ministra Skarbu . . bez cła

Uwaga 3.—Pióra oraz pręciki, wzgl. szypułki piór, służące dla celów zdobniczych i galanteryjnych, sortowane według kolorów i wielkości, powiązane w pęczki, jak również pióra indycze i kogucie nawet niepowiązane w pęczki, a przeznaczone dla tychże celów . . . . bez cła

Uwaga 4. — Materjał nawozowy z piór ptasich . . . . . . bez cła

Uwaga 5. — Pierze, zawarte w poduszkach, pierzynach i materacach, wywożonych nie w celach handlowych, jak np. w ruchu podróżnych, przy przesiedlaniu się i t. p. . . . . bez cła

25 Puch ptaków wszelki 3000,00

Uwaga 1.—Puch ptaków wszelki, oczyszczony, wzgl. odkażony, wywożony na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2.—Puch ptaków wszelki nieoczyszczony lub nieodkażony, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Min. Skarbu . . . bez cła

Uwaga 3.—Puch w poduszkach pierzynach i materacach, wywożonych nie w celach handlowych, jak np. w ruchu podróżnych, przy przesiedlaniu się itp. bez cła

26 Włosie i odpadki włosia wszelkie 600,00

Uwaga 1. — Włosie i odpadki włosia wszelkie przerobione, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2 — Włosie i odpadki włosia wszelkie nieprzerobione, w drodze wyjątku—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

27 Sierść wszelka 150,00

Uwaga 1. — Sierść wszelka oczyszczona, wywożona na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . bez cła

Uwaga 2.—Sierść wszelka nieoczyszczona, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Min. Skarbu bez cła

28 Szczecina i odpadki szczeciny wszelkie 700,00

Uwaga 1. — Szczecina i odpadki szczeciny wszelkie przerobione, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2. — Szczecina i odpadki szczeciny wszelkie nieprzerobione, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

W związku z tem tygodnik „Polska Gospodarcza" pisze:

Wspomniane wyżej rozporządzenie ma na celu przedewszystkiem przystosowanie w miarę możności nomenklatury ceł wywo-

zowych do brzmienia obowiązującej taryfy celnej przywozowej, co wpłynie na przejrzystość statystyki handlu zagranicznego w zakresie wywozu towarów, podlegających cłom wywozowym, które zostały w nowej taryfie przegrupowane w ten sposób, że rudy i metale znajdować się będą obecnie na początku taryfy wywozowej, cła bowiem na te artykuły przedewszystkiem posiadają zasadniczo charakter właściwych ceł wywozowych: natomiast cła o charakterze opłat, umożliwiających standaryzację wywozu niektórych artykułów, jak np.: mięsa, jaj masła i t. d. — umieszczone zostały w końcu omawianej taryfy.

W stosunku do stanu dotychczasowego nowa taryfa — poza zmianami nomenklatury niektórych pozycyj — wprowadza nieliczne zmiany merytoryczne, a mianowicie: cło wywozowe od szmat, skrawków tkanin i t. d. zostało w nowej taryfie skreślone, od szeregu bowiem miesięcy było stale zawieszone i nie przewiduje się w najbliższej przyszłości konieczności przywrócenia jego mocy obowiązującej.

Omawiane rozporządzenie wprowadza nowe cło na pączki drzew iglastych; cło to ma charakter prohibicyjny, celem zaś jego jest uniemożliwienie wywozu pączków sosnowych i niszczenie tą drogą drzewek, które pozbawione pączków nie mogą się normalnie rozwijać.

Nowa taryfa celna wywozowa wejdzie w życie 14 dnia po ogłoszeniu z wyjątkiem poz. 16 (pączki drzew iglastych) i uwagi 2 do poz. 17 (ulgowa stawka wywozowa dla drewna olszowego), które mają wejść w życie równocześnie z dniem ogłoszenia odnośnego rozporządzenia.

Omawiana taryfa posiadać będzie odrębną, samodzielną numerację pozycyj

STOSUNKI HANDLOWE POLSKO-FIŃSKIE.

Fińsko-polski bilans handlowy w pierwszym kwartale b. r. wykazuje saldo aktywne na korzyść Polski w wysokości Fmk. 26.921.789.—.

Poniżej podajemy zestawienie porównawcze ilustrujące rozwój wartości wymiany handlowej polsko-fińskiej w I kwartale ostatnich 3 lat (dane w Fmk.):

Rok	Import z Polski	Eksport z Polski	Saldo aktywne
1934	28.426.191	1.504.402	26.921.789
1933	9.968.876	1.163.325	8.805.551
1932	8.931.130	975.247	7.855.873

Wysokie saldo aktywne w r. b. tłumaczyć należy niewątpliwie faktem, iż kupcy fińscy naskutek wojny handlowej z Niemcami pokryli w Polsce w szerszym, niż zazwyczaj zakresie, swoje zapotrzebowanie na towary, których wwóz z Niemiec chwilowo był zabroniony. Również polscy eksporterzy wyzyskali odpowiednio dogodną dla nich sytuację, nawiązując szereg nowych stosunków handlowych z rynkiem fińskim.

Poszczególne pozycje importu z Polski w I kwartale b. r. kształtowały się następująco w porównaniu do I kwartału 1933 roku:

Artykuł	I kw. 1934 r.	I kw. 1933 r.
Pasze i otręby	13.850.432	2.046.946
Węgiel	4.548.854	2.897.185
Zboże	4.025.381	355.156
Nawozy sztuczne	2.077.400	1.644.000
Chemikalja	929.017	1.127.602
Cukier	744.346	827.954
Drzewo i wyroby (dębina)	743.875	116.348
Oleje i smary	572.645	19.860
Nici, powrozy, sznury	239.893	21.813
Maszyny i narzędzia	172.925	—
Metale i wyroby metalowe	146.515	126.340
Biel cynkowa	115.357	182.602
Tkaniny	111.533	—
Przędza surowa	1.255	395.506

Najbordziej wzrosła wartość importu zbóż, pasz, drzewa, węgla, olejów oraz nawozów sztucznych. Mniejszą zwyżkę wartości wykazuje natomiast import nici i sznurów, tkanin, maszyn i narzędzi oraz metali i wyrobów metalowych. Import pasz z Polski wzrósł o 11.6 miljn. Fmk. przy jednoczesnem zmniejszeniu się wartości importu pasz z Niemiec o 11.8 miljn. Fmk. Również import zbóż wykazuje tę samą tendencję: z Polski wzrost o 3.6 miljn. Fmk., spadek zaś z Niemiec o 4.5 miljn. Fmk.

Co się tyczy spadku importu przędzy surowej, chemikalji oraz cukru, to tłumaczyć go należy zacieśnianiem stosunków handlowych przemysłu fińskiego z rynkiem angielskim pozycje te wykazują bowiem ważny wzrost importu z Anglji.

W wymianie handlowej Finlandji Polska zajmuje w I kwartale r. b. 10 miejsce wśród krajów importujących. Udział poszczególnych krajów w imporcie do Finlandji był następujący (w milj. Fmk.):

Kraj	I kw. 1934 r.
Anglja	197.6
Niemcy	165.1
Szwecja	93.4
Stany Zjednocz. A. P.	76.1
Z. S. R. R.	51.5
Danja	37.9
Belgja	31.4
Brazylja	30.3
Holandja	29.4
Polska	28.4

Przy wzmożonem zainteresowaniu się rynkiem fińskim Polska mogłaby zająć bliższe miejsce w imporcie fińskim.

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

IMPORT KONSERW MIĘSNYCH DO WŁOCH.

W związku z możliwościami zbytu konserw mięsnych, winni eksporterzy uwzględniać wymagania rynku w zakresie opakowania konserw mięsnych importowanych do Włoch.

Wszystkie konserwy mięsne muszą być zaopatrzone w świadectwo pochodzenia i świadectwo weterynaryjne wystawione przez kompetentną władzę kraju pochodzenia. Te dokumenty zaświadczają, że produkty pochodzą od zwierząt, uznanych za zdrowe przed ubojem.

Konserwy mięsne muszą być w dobrym stanie podczas wizyty sanitarnej na miejscu. Puszki i inne naczynia zawierające te produkty muszą być dobrze zamknięte i muszą być zaopatrzone w napisy jasne i niewymazalne, zawierające nazwę firmy lub markę fabryczną. Za odpowiednie są uważane tylko te napisy wyciśnięte lub drukowane lakiem na ogniu, lub jakimkolwiek innym sposobem przygotowane, które dają gwarancję, że nie mogą być podrabiane lub uszkodzone. Mogą być również używane etykiety t. zw. „złocone" silnie przymocowane do puszki w taki sposób, że nie mogą odlepić się. Zamiast całej nazwy firmy produkującej można podać tylko jej skrót; w tym wypadku te skróty muszą być zarejestrowane w kompetentnym urzędzie w Rzymie (ufficio del marchio) i muszą o tem być powiadomione urzędy weterynaryjne na granicy i w portach.

Nie wolno oddawać do handlu i konsumcji produktów żywnościowych konserwowanych w puszkach lub innych naczyniach, jeżeli nie są zaopatrzone w następujące określenia:

a) jaki produkt zawierają,
b) rodzaj oliwy lub innej materji zużytej przy konserwacji,
c) ciężar netto zawartości,
d) nazwa firmy produkującej lub jej skrót
e) miejsce i kraj pochodzenia. P. I. E.

ZMIANA STAWEK NA DRZEWO W ITALJI.

Nr. 94-ty „Gazzetta Ufficiale" z dnia 26 VI. br. ogłasza dekret królewski z daty 9 kwietnia br. nr. 607, mocą którego ulegają rewizji stawki celne na drzewo oraz wyroby drzewne. Na podstawie dekretu tego cło na drzewo pospolite, surowe, dotychczas wolne od cła, wynosić będzie zasadniczo lir. 2,25 za 100 kg., zaś na drzewo buk. i kasztanowe 3 lir. Drzewo półsurowe (zwyczajnie obrobione siekierą) również bezcłowe dotychczas, będzie opłacać stawki 6 lir. (ogólnie) i 8 lir. (buk i kasztan), drzewo w kręgach i polanach 9 i 12 lir. (przedtem 11 lir.), drzewo na zapałki 25 lir. (dotąd bez cła). Podwyższone zostały również stawki na specjalne gatunki drzew (legno fino). Stawka na dykty podwyższona została z 90 na 96 lir. za 100 kg., na drzewo opałowe na 2 lir. (bez cła), na węgiel drzewny 4 lir. (bez cła), mąkę drzewną — 5 lir. (3,65), wełnę drzewną 10 lir. (7,35), klepki — 10 lir. (bez cła) wiosła — 10 lir. (bez cła).

Dalsze podwyżki dotyczą łopat i żerdzi, beczek drzewnych, deszczułek i tafel na parkiety, mebli giętych, oraz ich części itp.

W szeregu z wymienionych artykułów drzewnych zainteresowany jest również wywóz polski. Odnosi się to przedewszystkiem do dykt (których wywieźliśmy w ostatnim roku za ok. 500.000 lir.), a dalej do mebli giętych, drzewa skrzynkowego, deszczułek i tafel parkietowych. Odbywające się właśnie rozmowy włosko — austrjackie każą przypuszczać, iż powyższe podwyżki mają m. in. na celu stworzenie wygodnego dla Włoch materjału nogocjacyjnego, tak w dziedzinie preferencyjnej, jak normalnych ceł konwencyjnych oraz kontyngentów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 KWIETNIA DO 7 MAJA 1934 R.

AUSTRJA. Wysokość kontyngentu na węgiel na maj r. b. utrzymana została na poziomie kontyngentu za kwiecień t. j. 55.000 ton, przyczem kontyngent polski dla Górnego Śląska wynosi 27.650 t., dla Dąbrowy 6.100 ton.

BELGJA. W związku z zawarciami umowy clearingowej z Grecją przy imporcie następujących towarów pochodzenia z wszystkich innych państw niż Grecji, wymagane jest przedkładanie świadectwa pochodzenia, a mianowicie: kukurydzy, fasoli, śliwek, winogron, szmerglu, rudy ołowianej i cynkowej, win, tytoniu surowego i papierosów, projektowane jest wprowadzenie opłaty importowej na makuchy.

BUŁGARJA. Według zarządzeń Banku Narodowego wprowadzone zostały nowe przepisy w zakresie przepisów kompensacyjnych, dozwalające na dokonywanie transakcyj kompensacyjnych na podstawie wywozu artykułów mleczarskich.

CZECHOSŁOWACJA. Przymus znakowania krajem pochodzenia importowanych jaj rozszerzony został o tyle, że obecnie nie wystarcza podanie tylko kraju pochodzenia, lecz również wskazanie gatunku (świeże, chłodzone, wapnowane).

Rozporządzeniem Ministerstwa Handlu z dnia 18 bm. została przędza bawełniana z poz. 187 c włączona do systemu pozwoleniowego od dnia 21. IV. 1934.

W dn. 28 kwietnia r. b. opublikowana została nowa lista dewizowa. W odróżnieniu od systemu dotychczas obowiązującego, nowa lista ułożona jest w ten sposób, że zawiera spis wszystkich tych artykułów, dla przywozu których potrzebne jest poświadczenie Banku Narodowego o przydziale dewiz. Poprzednio będące w mocy listy dewizowe, ustalające artykuły wyłączone z pod obowiązku przedkładania świadectw dewizowych, straciły moc obowiązującą. Nowa lista obowiązuje od dnia 30 kwietnia b. r. W myśl jej postanowień przy imporcie towarów objętych ok. 90 pozycjami taryfowemi wymagane jest przedkładanie pozwoleń dewizowych.

DANJA. Komisja Dewizowa ustaliła wysokość kontyngentów dewizowych na okres maj—wrzesień w wysokości dotychczasowej, a nawet dla niektórych pozycyj przewidziano kwoty nieco wyższe.

EKWADOR. Wprowadzony został na okres przejściowy zakaz importu wozów osobowych, papieru listowego, kopert, materjałów z jedwabiu naturalnego i sztucznego, wyrobów dzianych z jedwabiu naturalnego i sztucznego i gramofonów.

FINLANDJA. Rada Ministrów uzyskała od parlamentu upoważnienie do wprowadzenia podatku wewnętrznego na margarynę, smalec sztuczny, mieszanki tłuszczowe, makuchy, mąki z nich, otręby pszenne i żytnie, pastewne mąki pszenne i żytnie oraz kukurydzę. Z otrzymanych w ten sposób sum powstać ma fundusz przeznaczony na cele interwencji rządowej dla stabilizacji cen masła (projektowana cena 29 Fmk. za 1 kg. w hurcie.)

FRANCJA. Dekretem z dnia 28 kwietnia 1934 r. rozszerzoną została reglamentacja importu na następujące pozycje tar., obejmujące nawozy sztuczne a mianowicie: potaż żrący (0156) siarczan magnezowy (0.140), węglan potasowy (0.157) siarczan potasowy (0.159) chlorek potasowy (0.158) superfosfaty mineralne (0.379), skórki króllicze, farbowane i uszlachetnione (poz. 493). Rozporządzeniem z dn. 29 kwietnia 1934 r. wprowadzono zwyżki cła na oleje lekkie z produkcji węglowej, surowe poz. 0179 a) —

dla motorów 14 fr. (dot. 2,50), benzol, toluol dla motorów 14 fr. (odt. 2,50 fr.) za 100 kg.

HISZPANJA. Z dniem 24 kwietnia 1934 weszły w życie zwyżki cła na narzędzia, silniki i raszple, poz. 363 a. b. 1 i 2, trójchlorek etylenu (952), szczotki z włosia i szczeciny poz. 1477.

HOLANDJA. Przedłużone zostało skontyngentowanie importu żarówek o dalsze 6 miesięcy (termin upływał z dn. 1 maja 1934 r.) i ustanowione nowe kontyngenty na obuwie wszelkiego rodzaju, przyczem za podstawę przyjęto 35% importu w latach 1929/30 i 31. Pozatem postanowił Rząd holenderski przedłużyć o dalsze 3 miesiące kontyngent importu makuchów, przyczem według miarodajnych wyjaśnień kontyngentowaniu podlegają makuchy lniane, z orzecha ziemnego, sojowe, kokosowe i makuchy wytworzone z innych materjałów. W d. 3 maja 1934 ogłoszone zostało w holend. D. U. rozporządzenie, przedłużające kontyngentowanie importu skór o dalsze 8 miesięcy— za podstawę przyjęto 40% importu w latach 1930/31 na skóry podeszwowe, transmisyjne, dla wyrobów siodlarskich, a dla skór służących za podszewkę kontyngent ten sam — lata bazowe — 1931/32 r.

INDJE BRYTYJSKIE. Upływający z dn. 30 marca 1934 r. termin podwyższonej opłaty celnej za sól przedłużony został do 30 kwietnia 1935 r.

WP. IRLANDJA. Wprowadzone zostały premje wywozowe na zapałki, ocet świece, wapno palone i gaszone, drożdże, świeże owoce, soki, marmelady i t. p. z owoców.

ŁOTWA. Komisja Kontroli Przywozu wyznaczyła kontyngenty na drugi kwartał 1934 r.; naogół wysokość kontyngentów uległa wybitnemu zmniejszeniu przeciętnie o 10 — 15% w porównaniu z pierwszym kwartałem. Podział kontyngentów między firmy uskuteczniać będą Sekcje Komisji.

NIEMCY. „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" ogłosiła w dn. 4 maja r. b., że kwota dewiz przydzielanych na podstawie pozwoleń ogólnych i specjalnych na pokrycie należności z tytułu dostaw towarów zagranicznych wyznaczona zostaje na maj r. 1934 w wysokości 25% kontyngentu globalnego. Kredyty rembursowe mogą być wykorzystane do wysokości 50%.

RUMUNJA. Nowy system przywozowy wprowadzony został w życie z dn. 2 maja 1934 r. Jego celem jest stworzenie podstaw do wyrównania bilansu handl. Wprowadza on pewne ulgi w zakresie importu potrzebnych przemysłowi rumuńskiemu surowców, jednocześnie utrudnienia przywozu wielu towarów. Wymiana handlowa z krajami, posiadającemi z Rumunją dodatni bilans handlowy, może być dokonywana jedynie na podstawie kompensaty. Opłaty pobierane od licencyj przywozowych tworzyć mogą fundusz przeznaczony na cele popierania eksportu. Załączanie wizowanych świadectw pochodzenia jest nadal wymagane. Warunkiem dokonania importu na zasadzie kompensaty jest uprzednie wywiezienie towarów rumuńskich.

SZWAJCARJA. Z dniem 1 maja 1934 r. weszły w życie rozporządzenia wprowadzające reglamentację importu szeregu towarów m. innemi reglamentacji podlegają następujące towary: smalec wieprzowy poz. 95, drzewo opałowe iglaste (2226), meble gięte, (2636) listwy do ram (272/273) wyroby szczotkarskie bejcowane (285 a), papier z poz. 299, 01 i 306 c i 307 c, wyroby z tektury (3386, 340a/6), przędza wełniana mieszana z bawełnianą. (356/9), chodniki i dywany z juty (430/431, 506/507), opony i dętki (522), gwoździe do butów kute (776), maszyny i aparaty chłodzące (882 c/i) i frezarki wszelkiego rodzaju o wadze 5000 kg. i poniżej (8956/8986 U. G.) lakiery, pokosty (1113) żarówki 1148/9) itp. Ustalone zostały pozatem opłaty licencyjne od powyższych towarów, w wysokości od 0.30 do 10 fr. szwaj. od 100 kg.

SZWECJA. Projektowana jest zwyżka cła na papier szmerglowy z 7 na 10 kor., pokrycia na parasole z jedwabiu i innych materjałów, nieglazurowanych i glazurowanych płyt posadzkowych i wprowadzenie dodatkowej opłaty celnej w wysokości 15% ad. val. na odzież (poz. 598 — 611) przybrana futrem, clenie rur poz. 785 (dot. cło 5 kor. — 100 kg.), według pozycji 784 — 785 (6 ewent. 8 kr. od 100 kg.).

TUNIS. Zmiana przepisów celnych, jaka nastąpiła w Tunisie, nie polega na wprowadzeniu kontyngentów, natomiast wydany w dn. 6 marca r. 1934 (ogłoszony w dn. 9 marca) dekret rządu tuniskiego upoważnia Dyrektorów: Finansów, Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji do wydawania rozporz. wprowadzających zezwolenia importu (licence d'importation) na towary, na które nałożono kontyngenty we Francji. Zezwolenia te wydawane będą bez ustalenia z góry wysokości przywozu, t. j. bez wyznaczania kontyngentów. Dekret ten stwarza poważne utrudnienia dla eksportu zagranicznego, a więc również i polskiego.

Na zasadzie tego dekretu opublikowane zostało zarządzenie Dyrektorów: Skarbu, Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji, wprowadzające przymus uzyskiwania zezwoleń na import roślin strączkowych i jęczmienia.

TURCJA. Na mocy traktatu zawartego z Niemcami w dn. 20 kwietnia 1934, dopuszczony został pozakontyngentowy import następujących towarów niemieckiego pochodzenia: przędzy jedwabnej, szczotek do ubrań, wszelkiego rodzaju reklam, haftów i aplikacyj wełnianych i jedwabnych, butelek zwyczajnych i innych naczyń szklanych w połączeniu z metalami, żelaza, drutu do pakowania, rur żelaznych i stalowych, drutu miedzianego, wozów osobowych, atramentu i amoniaku.

URUGWAJ. Rozporządzeniem z dn. 13 marca 1934, zabroniony został tranzyt kart do gry, specyfików leczniczych, jedwabiu i wyrobu z jedwabiu, perfum, spirytualij, tabaki i papierosów.

W. BRYTANJA. Dekretem z dn. 4 maja 1934 r. podwyższone zostało cło na maszyny do pisania do wysokości 20% ad valorem. Pokrywy, futerały i t. p. do maszyn do pisania, liczenia i t. p. opłacają cło w wysokości 3 sh od 1 lb. szpule do taśm — 6 sh. od 1 lb.

Z mocą obowiązującą od 3 maja 1934 wprowadzono zwrot cła na konserwy z wiśni, z dniem 27 kwietnia r. b. na dykty i forniery. Podniesione zostało cło na octan ołowiany z 10 na 25%, pozatem zmieniono niektóre cła ad valorem na cła specyficzne.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dnia 18. 4. ogłasza dekret ministerstwa finnasów, ustanawiający dodatkowy kontyngent wolnocłowy na nitrat sodu, surowy, naturalny (poz. 715, b. 1 tar. cel.) w wysokości 300 ton na 1-y semestr r. 1934 (obok istniejącego już poprzednio na mocy ustawy z dn. 29, VII. 1931 kontyngentu w równej wysokości).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma polsko-amerykańska pragnie otrzymać od firm zainteresowanych rynkiem Ameryki Płn. szczegółowe oferty z cenami, wzorami i katalogami. E/11044/4H/Ch.

Firma czechosłowacka zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw polskich firm eksportowych. E/10917/3K/Ch.

Firma holenderska poszukuje dostawców artykułów sportowych, jak namioty, plecaki itd. P/9789/54/Sz.

Firmy w Prusach Wschodnich skupują dreny, sączki itp. artykuły meljoracyjne. P/10986/65/Sz.

Firmy w Helsingforsie pragną zakupić przybory sportowe, jak piłki, buty itd. P/10962/54/Sz.

Firma angielska interesuje się importem z Polski drewienek do wyrobu zapałek. P/8807/59/Ro.

Wielki dom handlowy w Chicago zaopatrujący swych klijentów we wszystko, począwszy od konfekcji a skoń-

czywszy na różnych aparatach precyzyjnych, nadesłał Instytutowi katalog wyrobów, na które ma zapotrzebowanie i które chce nabywać w Polsce. 10445/64/P/R.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski bukowych klepek do beczek dla masła. P/10463/40/Ro.

Firma kanadyjska interesuje się importem w większych ilościach nożyków kieszonkowych, oraz stołowizny. Zapłata nieodwołalną akredytywą. 10591/4H/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powoływać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

UDOGODNIENIA KOMUNIKACJI Z WYBRZEŻEM MORSKIEM.

O północy z dn. 14 na 15-tego bm. wejdzie w życie nowy rozkład jazdy.

Poczynając od godzin wieczornych dnia 14 bm. znaczna ilość pociągów będzie uruchamiana według zmienionego doraźnie rozkładu jazdy, aby o północy z 14 na bm. ruch pociągów odbywał się w miarę możności, według nowego rozkładu.

Nowy rozkład jazdy cechuje wydatna redukcja pociągów w okresie t. zw. martwym, a bardzo powiększona ilość pociągów w okresie t. zw. sezonów. Pomimo zmniejszenia naogół ilości pociągów, dzięki stosowanemu przesunięciu układu tras, nowy rozkład jazdy nietylko nie pogarsza komunikacji, niezbędnej dla codziennych potrzeb gospodarczych, okresowych szkolnych, turystycznych, do zdrojowisk, lecz ją w pewnych okresach sezonowych nawet znacznie ulepsza. Zwłaszcza ulepszona zostanie komunikacja z Gdynią i wybrzeżem morskiem, górami i zdrojowiskami.

Jeżeli chodzi o stolicę, to między Warszawą i Gdynią będą kursować dwie pary pociągów pospiesznych całorocznych — jedna przez Grudziądz, druga — przez Toruń; jedna para pociągów pospiesznych sezonowych przez Toruń i jedna para poc. posp. sezonowych przez Grudziądz. Do codziennego ruchu przeznaczone są pociągi pospieszne: a) dzienne (przez Toruń), odchodzące z Warszawy Gł. o godz. 15 min. 35, przychodzące do Gdańska o godz. 22,32 a do Gdyni o godz. 23,04; z powrotem odchodzące z Gdyni o godz. 14,50, z Gdańska 16,55 i przychodzące do Warszawy Gł. o godz. 22,25;

b) nocne (przez Grudziądz), odchodzące z Warszawy Gł. o godz. 23,45 ,przychodzące do Gdańska o godz. 6,54 ,do Gdyni 7,27, a w okresie od 30. 5. do 1. 9. do Helu na godz. 10,18; z powrotem z Helu o godz. 20,25 tylko od 31. 5. do 2 .9., zaś z Gdyni stale o godz. 23,28, z Gdańska 23,59 i przychodzące do Warszawy Gł. na godz. 7,05.

Para sezonowych pociągów pospiesznych Warszawa—Hel przez Toruń kursować będzie tylko w okresie 30,5 — 1. 9. Z Warszawy o godz. 8,30, przyjście do Gdańska o godz. 15,27, do Gdyni 16,00 ,do Helu 18,57; z powrotem od 31. 5. — do 2. 9. z Helu o godz. 7,05, z Gdyni 9,47, z Gdańska 10,16, przyjście do Warszawy Gł. o godz. 17,30.

Para pociągów przyspieszonych Warszawa — Hel przez Grudziądz, t. zw. kąpielowych jednorazowo 9. 6. i codziennie od 15. 6. do 1. 9. z Warszawy o godz. 21,20, przyjście do Gdyni 6,02, do Helu 8,28; z powrotem jednorazowo 10,6 i codziennie od 16,6 do 2,9, z Helu 19,05, z Gdyni o godz. 21,49, przyjście do Warszawy na godz. 6,20. Te pociągi nie będą się zatrzymywały na terenie W. M. Gdańska.

Na okres masowego powrotu z wybrzeża morskiego od 14. 8. do 20. 8., t. zn. przed nowym rokiem szkolnym będą w ruchu specjalne pociągi przyspieszone Hel — Warszawa przez Toruń według normalnej taryfy, wyłącznie z miejscówkami za dopłatą, z odjazdem z Helu o godz. 9 min. 25, z Gdyni 12,15, przyjście do Warszawy na godz. 20,45.

Co do takich poważniejszych ośrodków, jak Lwów, Kraków, Katowice, Poznań, to mają zapewnioną komunikację z wybrzeżem morskiem pociągami pospiesznemi Lwów — Gdynia, które w okresie od 30. 5. do 1. 9. będą przedłużone do Helu. Te pociągi będą przechodziły od 15.5 przez Poznań, a będą odchodziły ze Lwowa o godz. 15,35, z Krakowa 21,30, z Katowic 23,27, z Poznania 5,15, z Bydgoszczy 7,35 i będą przychodziły do Gdańska na godz. 10,03, do Gdyni na godz. 10,33, zaś do Helu w okresie 30. 5. — 1. 9. na godz. 13,21; z powrotem z Helu tylko w okresie 31. 5. — 2. 9. o godz. 16,15, zaś codziennie z Gdyni o godz. 19,19, z Gdańska 19,49, do Bydgoszczy na godz. 22,20, do Poznania 0,35, do Katowic 6,28, do Krakowa 8,37 i do Lwowa na godz. 14,30. Te pociągi są skomunikowane we Lwowie w obu kierunkach z poc. osobowemi Lwów — Stanisławów — Śniatyn — Załucze.

W celu odciążenia na przestrzeni Katowice — Hel wspomnianych wyżej pociągów pospiesznych, będą kursowały między Katowicami i Helem przez Gdańsk przyspieszone pociągi kąpielowe codziennie w okresie od 15. 6. do 1. 9. według normalnej taryfy, bez dopłaty za pośpiech. W tych pociągach będzie prowadzony wagon bezpośredni z Krakowa do Helu. Rozkład tych pociągów będzie następujący: z Krakowa odj. 17,12, z Katowic 18,47, z Poznania 0,35, z Bydgoszczy 3,10 przyjście do Gdańska na godz. 6,00, do Gdyni na godz. 6,32, a do Helu na godz. 9,22, z powrotem od 16. 6. do 2. 9. z Helu odj. 19,33, z Gdyni 22,44, z Gdańska 23,26, do Bydgoszczy

na godz. 2,29, do Poznania na godz. 4,57, do Katowic 10,45, do Krakowa na godz. 12,40. Te pociągi są skomunikowane w Katowicach z pociągami pospiesznemi dziennemi Warszawa—Wiedeń—Praga—Budapeszt—Belgrad w obu kierunkach.

Prócz podanych wyżej pociągów są przewidziane pociągi osobowe Katowice — Gdynia przez Karsznicę — Kościerzynę z odjazdem z Katowic o godz. 23,53 do Gdyni na godz. 12,19, z Gdyni odjazd 19,10, do Katowic na godz. 8,47.

W okresie wzmożonego ruchu przed nowym rokiem szkolnym, t. zn. od 14. 8. do 20. 8. uruchomione będą z Helu specjalne pociągi przyspieszone do Poznania według taryfy normalnej, bez dopłaty za pośpiech, lecz z miejscówkami za dopłatą. Odjazd z Helu 10,20, z Gdyni 12,45, z Gdańska 13,18, do Bydgoszczy na godz. 16,18, a do Poznania na godz. 19,05.

Łódź ma zapewnioną codzienną komunikację z Gdynią parą bezpośrednich nocnych pociągów osobowych z odjazdem z Łodzi Kal. o godz. 22,00, przyjazd do Gdyni na godz. 8,32; z Gdyni o godz. 22,00, do Łodzi przyjazd 7,56. W okresie od 15. 6. — 1. 9. te pociągi będą prowadziły wagon sypialny 1, 2, 3 Łódź — Gdynia w poniedziałki, środy i piątki; z powrotem we wtorki, czwartki i niedziele, a oprócz tego codziennie w tym okresie bezpośredni wagon 1, 2, 3 klasy Łódź Kal. — Hel, z przyjściem na Hel o godz. 11,40 i odjazdem z Helu o godz. 19,05. Prócz tego Łódź ma zapewnione odpowiednie połączenia z przedmieściem w Kutnie do pociągów pospiesznych do Gdańska, Gdyni i z powrotem.

ZGŁASZANIE POSTULATÓW CO DO ZMIAN ROZKŁ. JAZDY POCIĄGÓW.

Ministerstwo Komunikacji przesyła nam komunikat następujący:

„Wobec napływu do Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcyj kolejowych wniosków o uwzględnienie proponowanych zmian w rozkładzie jazdy, jaki wejdzie w życie od 15 maja r. b. Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości interesowanych, że przesyłanie wniosków nieosiągnie obecnie swego celu, gdyż nowy rozkład jazdy już został oprac. a jego druk jest już na ukończeniu. Prace nad nowym rozkładem jazdy rozpoczynają się corocznie w początkach sierpnia roku, poprzedzającego nowy rozkład, od wyjaśnienia i ustalenia konkretnych zadań P. K. P. w ruchu międzynarodowym. Wnioski dotyczące zmian lub ulepszeń komunikacji międzynarodowej, są wysyłane w końcu sierpnia na doroczną Europejską Konferencję Rozkładów Jazdy i Bezpośrednich Kursów oraz do interesowanych zagranicznych zarządów kolejowych, a to w celu przestudjowania tych wniosków przez interesowane zarządy jeszcze przed Europejską Konferencją.

Wnioski te tak co do rozkładu jazdy pociągów, jak i prowadzenia wagonów bezpośredniej komunikacji w ruchu zagranicznym są załatwiane ostatecznie na wspomnianej Europejskiej Konferencji jaka odbywa się corocznie w pierwszej połowie października.

Po Europejskiej Konferencji i w zależności od jej wyników Ministerstwo Komunikacji opracowuje plan układu nowego rozkładu jazdy w krajowym ruchu dalekim oraz miejscowym, który to plan jest podstawą do opracowania przez Dyrekcje w szczegółach nowego rozkładu jazdy: pociągów pasażerskich w ciągu listopada i grudnia, a pociągów towarowych — w ciągu stycznia, lutego i marca. Nie jest to okres czasu zbyt długi, jeżeli się zważy, że w grę wchodzi opracowanie jaknajściślejsze wszelkich podręczników służbowych, plakatów ściennych i Urzędowego Rozkładu Jazdy z uwzględnieniem tak bezpieczeństwa, jak i zadań techniczno-ruchowych oraz połączeń komunikacyjnych wszystkich pociągów na P. K. P., których przebieg przekracza rocznie 120 miljonów pociągo-kilometrów. W ciągu kwietnia uskuteczniany jest druk powyższych wydawnictw, które po wydrukowaniu podawane są od 1 maja do wiadomości interesowanych.

Ze względów wyżej przytoczonych interesowane instytucje i osoby powinny przedstawiać swe wnioski do Ministerstwa Komunikacji lub odnośnych Dyrekcyj Kolejowych corocznie najpóźniej w następujących terminach:

a) jeżeli chodzi o pociągi międzynarodowe — do 15. 8.

b) jeżeli chodzi o pociągi wewnętrznej komunikacji — do 15. 10.

Daty te Ministerstwo Komunikacji przypomni w specjalnych komunikatach we właściwym czasie.

Nadmienić przytem należy, że przy opracowaniu rozkładu jazdy są rozważane najróżnorodniejsze wnioski, bardzo często rozbieżne lub zawierające żądania wygórowane. Wobec tego w ostatecznym wyniku, ze względu na ograniczone możliwości, zwłaszcza w okresie spadku przewozów, kiedy koleje są zmuszone do stosowania większych oszczędności, jest uwzględniana tylko część wniosków, odpowiadająca potrzebom najwięcej istotnym".

Kierownik Działu: (—) Mgr. Domrazek.
Za zgodność z rękopisem załatwienia: B. P.
(—) Radtke.

SPRAWY TURYSTYCZNE

Z GDYŃSKIEGO ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Dnia 11 bm. odbyło się pod przewodnictwem prezesa J. Rummla posiedzenie zarządu gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej. Na porządku dziennym posiedzenia złożone zostało sprawozdanie z przebiegu obrad dwóch komisyj, badających specjalnie

sprawy turystyki a mian.: komisji turystycznej Zw. Izb Przem. Handlowych, której posiedzenie odbyło się w Poznaniu 28 ub. m. oraz wojewódzkiej komisji turystycznej, która obradowała dnia 30 ub .m. pod przewodnictwem p. Wojewody Pomorskiego Kirtiklisa.

Wśród spraw poruszonych tak w jednej jak i drugiej komisji wysunęły się na czoło zagadnienia przystosowania naszych ośrodków turystycznych do wymogów zbliżającego się sezonu letniego. Zwrócono przytem specjalną uwagę na konieczność przywrócenia przez Min. Komunikacji ulg kolejowych dla powracających z letnisk, jak to było w latach poprzednich.

Zastanawiano się również nad podniesieniem stanu sanitarnego naszych kąpielisk morskich, przyczem skonstatowano, że pod tym względem jedynie Gdynia stoi na wysokości zadania.

Przedstawiciel Komisarjatu Rządu złożył b. interesujące dane o projekcie rozbudowy Gdyni.

Znamiennem jest również, że akcja Gdyńskiego Związku Propagandy turystycznej ma być przeprowadzana w ścisłym kontakcie ze Starostwem Morskiem w Wejherowie, przyczem dążyć się będzie do propagowania wycieczek do Kaszubskiej Szwajcarji.

Przed zamknięciem zebrania ustalono termin walnego zgromadzenia Związku na dzień 25-go bm.

TARGI I WYSTAWY

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA W BRUKSELI W R. 1935.

W roku 1935 ma się odbyć w Brukseli Wystawa Międzynarodowa. Już od szeregu miesięcy czynione są przygotowania, polegające na przystosowaniu odpowiednich terenów i wzniesieniu odpowiednich gmachów i pawilonów wystawowych. Najwspanialej ma wyglądać wielki pałac wystawowy, prace nad budową którego są już tak dalece posunięte, że hale boczne niebawem będą już ukończone. Hala centralna zapowiada się jako gmach monumentalny. Ostatnio król Belgów Leopold III obecny był przy założeniu kamienia pamiątkowego wielkich pałaców wystawowych, które będąc wybudowane z materjałów trwałych, pozostaną na placach wystawowych na stałe. Już w chwili obecnej zgłoszony jest udział w wystawie 15 państw, co już przekracza ilość państw, które uczestniczyły w poprzednich wystawach międzynarodowych powszechnych. Ostatnio zgłosiła oficjalnie swój udział w wystawie Holandja.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH DO POLSKI PRZEZ PORT RYBACKI W GDYNI od początku roku 1933 do 31 marca 1934 r.

W okresie tym przeładowano w porcie rybackim ogółem 80.704/1 beczek oraz 27.313/2 beczek śledzi solonych, to jest około 15 tysięcy ton, z czego do Magazynów Tranzytowych Śledziowych złożono bezpośrednio ze statków beczek 64.258/1 i 20.922/2 — dowieziono z portu gdyńskiego samochodami 936/1 i 33/2 — przekazem z Gdańska 602/1 i 116/2 — załadowano bezpośrednio ze statków na wagony 7.770/1 i 120/2 beczek, razem 73.566/1 i 21.291/2, na śledzie jarmudzkie przypada 35.103/1 — 13.343/2, na szkockie przypada 11.672/1 — 3.739/2, na islandzkie 4.114/1 — 2.897/2, na norweskie 14.907/1 i 1.091/2.

Przybyło statków ze śledziami ogółem 64, z czego statków norweskich przybyło 44, niemieckich 8, holenderskich 4, estońskich 3, łotewskich 1 i szwedzki jeden. Towar z tych statków zmagazynowano wyłącznie w składach śledziowych, nie chłodzonych.

Oprócz tego w składach chłodzonych Hali i Chłodni Rybnej zaskładowano w miesiącach letnich śledzi solonych szkockich 2.261/1 — 2.575/2 beczek oraz 4.887/1 i 3.447/2 beczek islandzkich razem 7.138/1 i 6.022/2 beczek, ilości te dowieziono bezpośrednio na 10 statkach (norweskich 5, niemieckich 2, duńskich 2, szwedzkich 1).

W tym czasie wysłano z portu rybackiego około 1500 wagonów śledzi do kraju, oraz tranzytem do Rumunji i Czechosłowacji, ponadto wysyłano większe transporty śledzi barkami do kraju oraz statkami do państw bałtyckich, do Niemiec, Palestyny.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę przywóz śledzi solonych z polskich połowów, który w tymże czasie wynosił około 8.000 ton to otrzymamy ogólną sumę 23 tys. ton przeładowanych śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni.

NOTOWANIA ŚLEDZI SOLONYCH NA RYNKU GDYŃSKIM.

Tendencja na rynku słaba, dążność do zniżkowania z powodu zakończenia się sezonu śledziowego oraz z powodu braku towaru na składach. Ceny od dłuższego czasu utrzymują się mniejwięcej na równym poziomie, i tak ostatnio notowano za dużą beczkę ocloną franco wagon Gdynia:

Szkockie: I trade — matfull od 94—98 zł, maties 94 zł, smallmaties — wyczerpane, spent 68 zł.

II-gi trade: matfull od 93—95 zł, maties 94 zł, small maties od 82—84 zł. Castlebay, stornoway-full, matfull, maties jedna cena od 94—96 zł.

Jarmudzkie: Trójka Bloomfieldsa — matfull 88 zł. maties 84 zł, smallmaties 80 zł, I trade — matfull 84 zł, maties 81 zł, smallmaties 78 zł, spent 70 zł: II trade-matfull 75 zł, maties 74 zł, smallmaties wyczerpane.

Islandzkie: Prima extra large 67—68 zł, drugi gatunek od 60 do 62 zł, trzeci gatunek od 45 do 48 zł.

Norweskie: Sloefulls 4/5, 5/6, 6/700 od 31—32 zł, Vaar 4/5, 5/6, 6/700 od 30—32 zł., Fettheringe i moskaliki (Schneideheringe rok 33.) wyczerpane, moskaliki rok 34 od 78—80 zł, matjesy norweskie (pochodzenia islandzkiego) od 45—50 zł, mleczaki (milchner) 58 zł.

Cena za 2 półbeczki jest droższa o 4 zł.

GOŚCIE FRANCUSCY W PORCIE RYBACKIM.

W zeszłym tygodniu odwiedzili port rybacki w Gdyni francuscy eksporterzy śledzi. Była to pierwsza wizyta tego rodzaju przemysłu francuskiego. Goście francuscy szczegółowo informowali się o sytuacji w handlu śledziami w Polsce i weszli w kontakt z przedstawicielami polskich firm śledziowych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	15. 5.	19. 5.	23. 5.	—	26. 5.
Capella	22. 5.	26. 5.	30. 5.	—	2. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 22. 5. s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	21. 5.	26. 5.	23. 5.
Minos	28. 5.	2. 6.	30. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska 25. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 17. 5.
s/s Ingeborg — z Gdyni 23. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 5. 6.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 21. 5. s/s Egon — z Gdyni 28. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.
s/s Erna — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 20. 5.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 17/19. 5.
s/s Iwan — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 31/5.—2/6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 23. 5.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 19. 5. s/s Neptun — z Gdańska 26. 5.

Do Lübecki

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 17. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 19. 5. — z Gdańska 19. 5.
s/s Little Evy — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 29. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Jacoba	19. 5.	22. 5.
E. Russ	22. 5.	26. 5.
Brake	26. 5.	29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia	Gdańsk
Tczew	29. 5.	2. 6.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 5. — z Gdańska 24. 5.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 7. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska 19. 5.
s/s Jaederen — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 2. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 22. 5. — z Gdańska 25. 5.
s/s Cieszyn — z Gdyni 29. 5. — z Gdańska 1. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 6. — z Gdańska 8. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Diana	12. 5.	17. 5.	19. 5.
Pylades	15. 5.	21. 5.	23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	22. 5.	25. 5.	1. 6.
Cieszyn	29. 5.	1. 6.	7. 6.
Irisen	5. 6.	8. 6.	15. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 24. 5. — z Gdańska 26. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 22. 5. — z Gdańska 24. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 22. 5. — z Gdyni 24. 5.
s/s Lech — z Gdańska 5. 6. — z Gdyni 7. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 29. 5. — z Gdyni 31. 5.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 23. 5. — z Gdyni 24. 5.
s/s Lwów — z Gdańska 30. 5. — z Gdyni 31. 5.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 19. 5.
s/s Helder — z Gdyni 26. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 22. 5. s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 21. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Anna — z Gdyni 28/30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 5. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni i Gdańska 19. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska — 22. 5.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Smaland — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 1. 6.
m/s Vikingland — z Gdyni 2. 6. — z Gdańska 30. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minnequa — z Gdyni 18. 5. s/s Scanpenn — z Gdyni 20. 5.
s/s Scanstates — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 1. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 19. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdańska ca 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 2. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troja — z Gdyni 8. 6. m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Cape Town — Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail — 26. 5.		s/s Scanstates — 19. 5.
s/s Sagaporack — 2. 6.		s/s Argosy — 25. 5.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 1. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 19. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 3. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	22. 5.	26. 5.	30. 5.	—	2. 6.
s/s Śląsk	29. 5.	2. 6.	6. 6.	—	9. 6.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	19. 5.	22. 5.	26. 5.
Brake	23. 5.	26. 5.	29. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 5.	29. 5.	2. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 15. 5. — do Gdyni 18. 5.
s/s Little Evy — z Hamburga 23. 5. — do Gdyni 26. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 19. 5. z Rotterdamu — s/s Śląsk 26. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Pylades	15. 5.	21. 5.	23. 5.
Condor	19. 5.	27. 5.	26. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 19. 5. z Antwerpji — s/s Irisen 27. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 17. 5. — w Gdyni 24. 5.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	17. 5.	21. 5.	23. 5.	26. 5.
Minos	24. 5.	28. 5.	30. 5.	2. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	17. 5.	20. 5.	22. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	24. 5.	27. 5.	29. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	17. 5.	20. 5.	23. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa	7. 4.	13. 4.	19. 4.	25. 4.	19. 5.
s/s Vinstra		8. 5.	15. 5.	21. 5.	16. 6.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Aura	27. 4.	29. 4.	1. 5.	31. 5.	2. 6.

Gdynia — Gdańsk — Lewant

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
par. Smaland		22. 4.						25. 5.
s/s Roland	13. 5.	11. 5.	15. 5.		29. 4.		5. 5.	17. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/23. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

m/s Medon — odjazd z Singapore 17. 4. — przyjazd do Gdyni 23. 5.